

STORY : BMW 507
p. 64
RÊVE D'AMÉRIQUE INACHEVÉ
25 PAGES TECHNIQUES
LANCIA FULVIA COUPÉ p. 84
Démontage carrosserie [2]
FIAT 500
Remontage de la boîte de vitesses [3] p. 92
RESTAURATION p. 100
Goggomobil TS 250 [3]
FICHES PRATIQUES p. 109
Bien nettoyer sa voiture ancienne [2]
GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
Mensuel - Volume 24 - Numéro 259 - Octobre 2018 - 4,20 € - ISSN 1262-4357
TRIUMPH TR6 PI
p. 20
ITINÉRAIRE BIS
LES VOSGES p. 68
BQ - 990 - CL
5 BERLINES QUI EN ONT SOUS LE CAPOT p. 52
FIAT 130
BMW 3.0 Si
TRIUMPH DOLOMITE SPRINT
MERCEDES 450 SEL 6.9
JAGUAR MK 2 3.8
ESSAIS
p. 44
FIAT 1400 B
p. 28
AUTOBIANCHI Y10 4WD
PEUGEOT 301 D
p. 36
17 OCTOBRE 1961 : VOLKSWAGEN RATTRAPÉ PAR SON PASSÉ
LE NOUVEAU CONTRÔLE TECHNIQUE [2] : METTRE TOUTES LES CHANCES DE SON CÔTÉ
PORTRAIT : MIRCEA FILIPCIUC [ROUMANIE]
URBAN TRIP : UN TAXI POUR MEMPHIS [ETATS-UNIS]
TRIUMPH TR6 PI • AUTOBIANCHI Y10 4WD • PEUGEOT 301 D • FIAT 1400 B • 5 BERLINES QUI EN ONT SOUS LE CAPOT
http://gazoline.net
M 05076 - 259 - F: 4,20 € - RD
France - Andorre : 4,20 € • Belgique - Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 FS • Autriche : 6 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 5,70 € • Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 800 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5 € • Mayotte : 6,20 € • Maroc : 60 DH

GAZOLINE
VOLUME 24 - NUMÉRO 259
Date de parution
25 septembre 2018
ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur Général
Michel Hommell
Directeur Général
Jean-Claude Lebon
Directeur de la publication
Michel Hommell
RÉDACTION
48-50 boulevard Sénard
92210 Saint-Cloud - T.01.47.11.20.00
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Comité de rédaction : Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef : Stéphane Guitard
Maquette : Olivier Mincheneau
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1re secrétaire) et Stéphane Tudela
Conseiller technique : Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro : Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Antoine de Fons, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Jean-Louis Loubet, Jean-Marc Navarro, Jean-Pierre Raynaud, François Roussel et Marco Visani
Informatique éditoriale
DSI : Christophe Denis
assisté de Francine Barrillet
Directeur technique adjoint
Dominique Leblay
Responsable des développements informatiques
Patrick Surbled
Support technique : Cédric Liénhard
Responsable pôle digital
Hélène Regnaud
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.47.11.20.42
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.47.11.22.39
PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr
ABONNEMENTS VPC
T. 01.45.36.20.22
Directrice marketing clients
Sabine Aguera
Responsable marketing direct
Carène Petit
T. 01.47.11.22.97
Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.47.11.20.12
assisté de Nicolas Mayolle
T. 01.47.11.20.11
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be
Fabrication : Loïc Rossigneux
Impression : BLG Toul
ZI de la Croix-de-Metz - 54200 Toul
Imprimé en (*printed in*) France.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357

Crédits photos couverture : Hugues Chaussin, Isola Press, Jean-Marc Navarro, Frederik Scherer, BMW AG et Wikimedia Commons.



SOMMAIRE

GAZOLINE N° 259

TRIUMPH TR6 PI p. 20

ITINÉRAIRE BIS LES VOSGES p. 68

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 113

PEUGEOT 301 D p. 36

ESSAIS

FIAT 1400 B p. 44

AUTOBIANCHI Y10 4WD p. 28

5 BERLINES QUI EN ONT SOUS LE CAPOT p. 52

FIAT 130 · BMW 3.0 Si · TRIUMPH DOLOMITE SPRINT · MERCEDES 450 SEL 6.9 · JAGUAR MK 2 3.8



Ce n'est pas un distributeur !

Plus jamais des problèmes avec l'allumage !

mais un système d'allumage entièrement électronique !

- Pas de contacts, pas de condensateur
- Pas de réglage de la force centrifuge
- Pas de boîte à vide

- Entièrement sans entretien !
- Equilibrage d'étincelles en Formule 1
- 16 courbes d'allumage sélectionnables ou
- entièrement programmables via USB ou Bluetooth toute limitation de vitesse
- 230 modèles disponibles de stock !
- Conversion/adaptation possible pour les exotiques

123 Boîtier d'allumage




Version standard avec 16 courbes d'allumage fixe.



Version librement programmable avec interface Bluetooth ou USB.



Disponible en différentes versions pour presque tous les modèles de véhicules.

Quelques exemples de notre gamme de produits :

pour modèle	16 courbes	ref no.	Bluetooth	ref no.
Jaguar 6 cylindres, **Land Rover** 6 cylindres, **MG, Aston Martin** jusqu'à 1972	319,-	485464	429,-	512387
Mercedes Benz 6 cylindres: 219, 220A, 220S et 220SE	319,-	486990	429,-	512377
Alfa Romeo avec moteur Twin Cam: Giulia, Spider	259,-	487125	410,-	492155
Fiat avec moteur Twin Cam: 124, 131	259,-	491599	410,-	522649
Lancia: Fulvia, Flavia	269,-	489837	399,-	531501
BMW avec moteur M10: 1502, 1602, 1802, 2000, 2002, 318, 320, 518 et 520	369,-	499457	439,-	512871
Volvo avec moteurs carburateurs B18 et B20: PV544, P210, Amazon, P1800 et 140	259,-	485693	410,-	512462
VW Typ 1, 2, 3 et 4 avec moteurs 1200, 1300, 1500 et 1600	259,-	485564	410,-	512462
Porsche 911: 2.4, 2.7 et 3.0 litres jusqu'à 1989	459,-	487083	569,-	519487
Peugeot: 203, 204, 304, 403, 404, 504, 505, J5, J7 et J9	259,-	486575	399,-	512472
Renault: R16, Alpine A110 1600 S et Alpine A310 1600 VE, Lotus: Europa	459,-	490285	549,-	531529
Rover V8: **MG, Morgan, Range Rover, Land Rover, Triumph, TVR, Rover**			498,-	512836



Vous trouverez de nombreux autres modèles et marques à l'adresse suivante **Limora.com/systeme-d-allumage**

+33 (0) 1 39 - 57 05 99 • Limora.com

Tableaux de bord, poignées et panneaux en apparence de bois précieux de haute qualité sur base MDF pour les véhicules britanniques classiques. La finition est laquée, sablée et polie 7 fois et répond ainsi aux exigences les plus élevées. Si vous cherchez quelque chose de luxueux, nos tableaux de bord sont une alternative élégante à l'original. Disponible en apparence de noyer (marron foncé) et en apparence de orme (marron clair).



Une liste complète de tous les tableaux de bord est disponible en ligne
Limora.com/bois-precieux

modèle	apparence de la surface	ref. no.	prix
Austin Healey BJ8	Noyer (marron foncé)	316852	269,-
	Orme (marron clair)	205747	
MG A	Noyer (marron foncé)	291850	309,-
	Orme (marron clair)	336676	
TRIUMPH TR2, TR3, TR3A et TR3B (section médiane)	Noyer (marron foncé)	312715	242,-
	Orme (marron clair)	312714	
TR4 et TR4A	Noyer (marron foncé)	205414	199,-
	Orme (marron clair)	21257	
TR5 et TR250	Noyer (marron foncé)	319431	247,-
	Orme (marron clair)	323953	
TR6 (1968-71)	Noyer (marron foncé)	304050	199,-
	Orme (marron clair)	20174	
TR6 (1971-72)	Noyer (marron foncé)	206414	
	Orme (marron clair)	20176	
TR6 modèles USA (1972-73)	Noyer (marron foncé)	322375	
	Orme (marron clair)	1887	
TR6 modèles USA (1973-76)	Noyer (marron foncé)	219138	
	Orme (marron clair)	1889	
TR6 modèles Europe (1972-76)	Noyer (marron foncé)	299733	
	Orme (marron clair)	1719	
Spitfire MkIV 1300 (interrupteur de détresse carré)	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	11892	203,-
	Orme (marron clair)	326358	251,-
Spitfire 1500 (interrupteur de détresse à tirer)	Noyer (marron foncé)	294358	
	Orme (marron clair)	329843	
Spitfire 1500 (interrupteur de détresse ronde)	Noyer (marron foncé)	302530	
	Orme (marron clair)	329842	
MINI: instruments centraux, en 3 parties sans trous pour diffuseur d'air	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	489385	279,-
	Orme (marron clair)	489386	
instruments centraux, en 3 parties avec trous pour diffuseur d'air	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	342188	
	Orme (marron clair)	489384	
conduite à gauche avec 2 instruments latéraux	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	348005	
	Érable à œil d'oiseau, gris foncé	287755	
	Klavierlack, schwarz	500658	
conduite à gauche avec 3 instruments latéraux	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	306884	198,-
	Érable à œil d'oiseau, gris foncé	342966	
	Laque piano, noir	500659	279,-
	Aluminium, tableau de bord Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	287744	
avec 3 instruments latéraux et 3 instruments suplémentaires	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	342963	
	Érable à œil d'oiseau, gris foncé	342967	
	Aluminium, tableau de bord Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	287392	290,-
avec cache du tableau de bord pour la transformation de l'instrumentation latérale vers le milieu	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	306880	279,-
	Érable à œil d'oiseau, gris foncé	342958	
avec cache du tableau de bord pour la transformation de l'instrumentation latérale d'origine Rover vers le milieu	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	243939	
	Érable à œil d'oiseau, gris foncé	243239	
	Carbon	507254	290,-
3 + 3 instruments, découpes pour le réglage de la hauteur des phares, témoins de contrôle SRS et antidémarrage	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	496556	
	Carbon	488917	310,-
3 + 1 instruments, découpes pour le réglage de la hauteur des phares, témoins de contrôle SRS et antidémarrage	Bois de ronce de noyer, (marron foncé)	496558	290,-













CES PAGES SONT LES VÔTRES
Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : *ecrire@gazoline.net*.
- Par courrier à : Gazoline - Courrier des lecteurs - 48-50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

LA BOURDONNANTE

Quoi de mieux que le ronronnement d'un bon vieux 6 cylindres anglais pour se perdre au milieu des champs par les chemins ruraux ? Bien que redessinée d'une manière qui se veut plus virile, la TR6 reste le roadster idéal pour la balade tranquille cheveux au vent. Et si l'on abuse des petits sentiers, il est toujours possible de se détendre en consultant la carte et en profitant du paysage.

VU À L'ÉTRANGER



CITRO MIGNONS

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai lu l'article du numéro 258 consacré aux trois valeureux camions qui ont activement contribué à la reconstruction de la France dans les années 50. En conclusion de la section portant sur le Citroën H, vous citez l'entreprise italienne FC Automobili qui propose un kit permettant de donner au Jumper actuel l'aspect du Type H. Parmi ceux qui entretiennent le culte de ce véhicule extraordinaire, il convient également de rendre hommage aux petits constructeurs japonais qui, sur base Honda ou Daihatsu, fabriquent d'adorables utilitaires évoquant le modèle originel de façon saisissante. La photo ci-jointe a été prise à l'occasion du French Blue Meeting de 2017, un rassemblement annuel d'amateurs japonais de voitures françaises. La manifestation se déroule dans les "Alpes japonaises" et réunit chaque année environ un millier de véhicules. Sa 32e édition aura lieu les 20 et 21 octobre prochains.
Catherine Fourès, internaute

On savait que les Japonais étaient friands d'objets venant de France. En revanche, nous ignorions que cette passion allait jusque-là. Merci de nous l'avoir fait découvrir.

KESAKO ?

DEMI-DEUCHE

En cherchant une adresse à Berlin, sur Street View, je suis tombé sur cette bien curieuse 2 CV garée là. J'avoue ne jamais avoir vu cette version avant. J'ai pensé que ça intéresserait les lecteurs et que, peut-être, certains pourraient m'en dire plus.
Jean Christophe Sauvage, internaute

Avouons qu'au début, nous avons cru à un raccord d'image 3D mal placé, mais en allant vérifier sur Google Maps (elle se trouve 58 Zum Heckeshorn à Berlin, pour ceux qui veulent aller voir), nous avons eu la confirmation qu'elle était bien dans cette configuration. Quelques recherches sur internet l'ont attesté puisque nous l'avons retrouvée deux fois, en tapant simplement "2 CV raccourcie" dans le moteur de recherche. La voiture est donc bien réelle, elle est immatriculée en Allemagne, roule et tracte même une 2 CV caravane plus grande qu'elle. Maintenant, nous sommes preneurs de toute info la concernant.



Google Maps/Street View

COURRIER DES LECTEURS

QUESTION/RÉPONSE

DOIS-JE LA **PLAQUER** ?

Comme de nombreux collectionneurs, je suis attaché à l'immatriculation "classique" de mon véhicule car elle fait partie de son histoire et porte encore le numéro de son département d'origine. Toutefois, j'ai lu et entendu à plusieurs reprises que le passage à la nouvelle immatriculation serait obligatoire, au plus tard en 2020. Savez-vous comment cela va se dérouler?
Pierre Fournier, internaute

Comme vous, nous entendons régulièrement parler de la disparition totale de l'ancien système d'immatriculation (FNI - Fichier National des Immatriculations) au profit d'un nouveau mis en place depuis 2009 (SIV - Système d'Immatriculation des Véhicules) et ce, effectivement, d'ici 2020 "dernier délai". Dans les faits, cette rumeur semble être colportée par des gens dont le but est de vous vendre des plaques ou des services pour l'obtention d'une carte grise. Elle est également reprise par certains sites internet de grands médias, visiblement sans aucune vérification. En effet, sur les sites officiels, il est précisé que "le basculement du parc actuel dans le SIV ***devrait*** être accompli au plus tard en 2020". Devrait, pas devra! La nuance est importante. Et en cherchant un peu, on trouve facilement des informations stipulant qu'à ce jour, "aucune conversion volontaire vers le SIV n'est possible". Rien ne dit que cette conversion ne deviendra pas obligatoire, mais pour le moment, elle n'est pas à l'ordre du jour.





SYSTÈME **D**

VU À L'ÉTRANGER

Je souhaite partager avec vous un moment très agréable vécu à La Havane (Cuba) il y a quelque temps. Comme beaucoup de touristes, ma femme et moi avons craqué pour un tour en cabriolet américain. Elles sont toutes là, alignées comme à la parade. Ça n'est pas très authentique, mais nous n'avons pas tous les jours l'opportunité de monter dans une belle voiture des années 50. Nous choisissons donc une Studebaker Commander Cabriolet rouge avec son "bullet nose". D'après le chauffeur, c'est la seule sur l'île. Une auto de famille depuis plusieurs décennies rachetée à une ancienne gloire de la chanson. C'est donc parti pour le petit tour. La ville est magnifique. Arrêt sur la place de la Révolution, là où le public s'amassait pour les discours de plusieurs heures de Fidel. La chaleur est assommante. Au moment de repartir, la Studebaker ne veut pas redémarrer. Le chauffeur s'excuse, nous demande un instant et ouvre le capot. Je m'empresse de descendre pour admirer le cœur de la machine. Elle a toujours son bloc d'origine, un bon gros V8, et n'a pas été transformée en diesel comme beaucoup d'autres. Le chauffeur, sans perdre sa bonne humeur, me dit qu'il va changer les bougies. Ça sent l'essence à plein nez. Il en récupère des neuves dans le coffre et commence à retirer les anciennes, bien noires. Il me fait la revue de détail de sa mécanique : un carburateur de camion russe (voir la photo, c'est écrit en russe), un faisceau à bougies réalisé à partir de câble d'antenne de télévision et une pompe à essence bricolée. Plus de pièce pour le filtre à air ? Qu'importe, on retire tout. A Cuba, il faut savoir s'adapter. En quelques minutes, la Stud' a été réparée et nous avons pu repartir.
Benjamin Scieux, internaute

L'histoire est savoureuse. Ce que les Africains sont capables de réaliser sur des Peugeot ou Renault hors d'âge, les Cubains le font sur des américaines. Bravo à eux!



Renault Communication

REQUIESCAT IN PACE

SUR UN **PLATEAU**



C'est en descendant vers le Sud, par les routes tranquilles, que nous avons aperçu cette 404 plateau. A mon avis, il ne doit plus y avoir grand-chose à sauver. Elle est entourée d'autres épaves dans une casse automobile de Saint-Siméon-de-Bressieux, en Isère.
Alain, internaute

Très franchement, on en a vu des pires revenir à la vie. Si des chasseurs d'épaves sont motivés, la trouver ne devrait pas être un problème.

PRÉCISIONS

CAPILLOTRACTÉ

Fidèle lecteur (de longue date) de votre revue, je voudrais revenir sur l'article concernant le contrôle technique paru dans le numéro 258, sous la plume d'Antoine de Fons. Votre journaliste explique que les autos et utilitaires légers mis en circulation avant 1960 ne sont plus soumis au contrôle technique, à condition toutefois "que la mention Collection figure sur leur certificat d'immatriculation". Ceci est faux. En effet, d'après le texte de loi paru au JO n°0046 du 23 février 2017, il est clairement précisé qu'un véhicule de collection "remplit les trois conditions suivantes" :
- Construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins 30 ans.
- Son type, tel que défini par la législation de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit.
- Il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, à condition qu'aucune modification n'ait été apportée à ses caractéristiques techniques ni à ses composants principaux.

Voilà très clairement ce qui définit le type "véhicule de collection", et non une quelconque inscription sur le certificat d'immatriculation. Et sur le décret précité, nulle part il n'est fait mention du titre de carte grise de collection pour bénéficier de l'exemption du contrôle technique. Personnellement, en tant qu'amateur d'anciennes, membre d'un club et propriétaire d'une Renault Dauphine de 1959, je ne souhaite pas modifier ma carte grise. Et étant suffisamment responsable, je fais le nécessaire pour maintenir cette auto en très bon état, autant pour respecter la sécurité en circulation que pour en profiter en toute quiétude. Je peux donc me passer de ces contrôles.
Loïc Rémigiraud, 77870 Vulaines-sur-Seine

Ce que vous relevez là est assez représentatif de l'esprit parfois "tortueux" du législateur. A vous lire, on se dit "bien sûr, c'est évident". Sauf que ça ne l'est pas du tout. Interrogé sur ce point lors de la réalisation du sujet, le ministère du Développement durable, qui est à l'origine du texte, est assez clair : "N'est considéré comme un véhicule de collection que celui qui dispose d'une carte grise portant cette mention". Et pour trouver un élément de réponse plus tangible, il faut se rendre dans les "questions/réponses" du site **www.service-public.fr** à la rubrique **Transports \> Contrôle technique \> Quelles sont les règles du contrôle technique d'un véhicule de collection ?** (lien complet : www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F328). Là, dans un encadré, on peut lire que "Si un véhicule de 30 ans d'âge n'est pas déclaré comme véhicule de collection, la réglementation liée au contrôle technique de collection ne s'applique pas et le contrôle technique doit être fait tous les 2 ans". *S"il est vrai qu'une phrase telle que "Si un véhicule ne porte pas, sur son certificat d'immatriculation, la mention Collection…" aurait été beaucoup plus limpide, il faut admettre qu'à ce jour, la seule façon de "déclarer un véhicule comme véhicule de collection" est de le passer en carte grise collection. CQFD ! Mais soyez certains que nous reviendrons très vite sur ce point afin d'avoir l'avis et les éclaircissements d'un juriste.*

GAZOLINE en voyage



GAZO EN SICILE

Nous avons fait le tour de la Sicile avec notre Alfa Romeo Spider de 1986 et notre *Gazoline*. Super séjour !
Hélène et Jean-Luc Geais, 49360 La Plaine



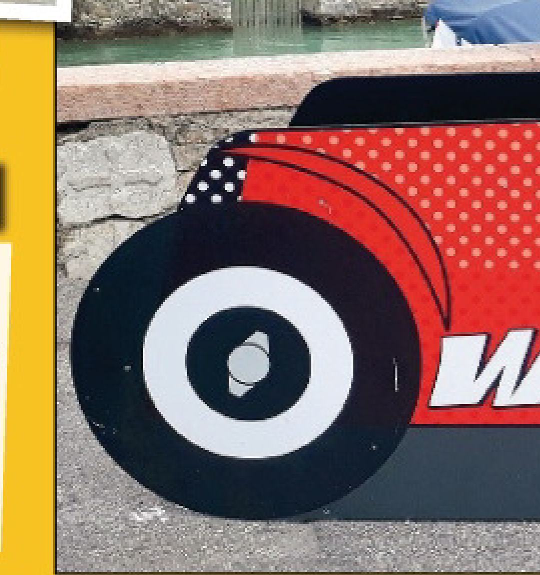
GAZO DANS LE GERS

De passage dans le Gers, j'ai rencontré cette jolie 4 CV. Apparemment, son propriétaire était prêt à partir à la pêche. Je lui ai offert mon numéro de *Gazoline*.
Jean-Claude Lempereur, 93320 Les Pavillons-sous-bois



GAZO EN ESPAGNE

Voici quelques photos prises dans la ville balnéaire de Vilanova i la Geltrù, au sud de Barcelone, devant une Mercedes. A la sortie de notre baignade, c'est avec une grande surprise que nous avons pu assister à un rassemblement d'anciennes.
Marjolaine Dupont, 82120 Balignac





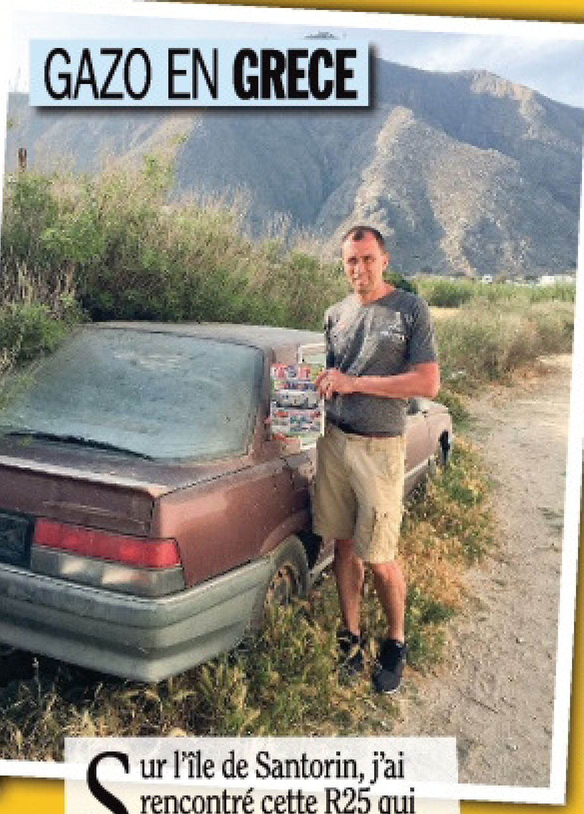
GAZO DANS LE VAR

De passage au Festival Auto Rétro du Plan de la Tour, je n'ai pas résisté au plaisir de photographier une Fiat 600 Multipla avec la couverture de *Gazo* qui lui est consacrée.
Lucien Larbey, 01310 Buellas



GAZO EN RUSSIE

Cette increvable Lada a été aperçue à Saint-Pétersbourg. C'est une voiture typique, en Russie, dont la résistance mécanique n'est plus à démontrer.
Sébastien Gastal, 82130 Villemade



GAZO EN GRECE

Sur l'île de Santorin, j'ai rencontré cette R25 qui finissait tranquillement sa vie en bordure de chemin.
Olivier Caban, 78140 Vélizy



GAZO A CUBA

GAZO AU QUEBEC



Voici la photo de notre fils lors de notre voyage au Québec, à Montréal, avec *Gazoline* évidemment !
Fabyenne Gonaydion, 6814 Izel (Belgique)

GAZO EN SUEDE



Sur le port de Stockholm se trouvait un fourgon publicitaire Grumman Olson Chevrolet. Il s'agit d'un véhicule rénové par l'atelier Nakab, à Stockholm, pour une marque de jus de fruit local.
Régis Robert, 33700 Mérignac

GAZO DANS LES PYRENEES-ORIENTALES

Lors de notre séjour dans le Languedoc-Roussillon, nous avons fait connaissance avec le train jaune et apprécié le paysage grandiose des Pyrénées. Merci à *Gazoline* de nous avoir fait découvrir ce beau parcours.
Dany et Jean Calac, 35580 Saint-Senoux

GAZO EN ITALIE



Voici un cliché provenant de Sirmione, sur le lac de Garde, à deux pas de Brescia : une exposition rendait hommage aux héros de la course Mille Miglia. J'en ai profité pour me faire photographier dans cette sympathique maquette !
James Guérin, 44521 Couffé

GAZO EN BOLIVIE



Petas n'est pas un nom d'oiseau, en Bolivie, mais le surnom donné aux Cox en référence aux petites tortues dont la forme de la carapace fait penser à ces charmantes autos présentes en nombre dans les villes boliviennes.
Bernard Demaugé, 69620 Le Breuil

A Cuba, nous avons pris en photo une vieille Chevrolet rose et la couverture de *Gazoline* pour notre grand-père abonné au magazine et fan d'anciennes !
Marine Guillemin, internaute

GAZO AU CAMBODGE



Lors de mon voyage au Cambodge, j'ai croisé cette belle Traction Cabriolet de 1934 dans la cour d'un restaurant, à Siem Reap. J'ai immortalisé ce moment magique avec mon magazine.
Gilbert Dantzer, 78800 Houilles

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR HÉLÈNE, JEAN-CLAUDE, MARJOLAINE, LUCIEN, SÉBASTIEN, OLIVIER, FABYENNE, RÉGIS, DANY, JAMES, MARINE, GILBERT ET BERNARD

Merci à eux de nous faire partager leurs voyages ! Vous aussi, mobilisez-vous pour notre Spécial "Gazo à la plage". Vous avez un mois. Et n'oubliez surtout pas de nous joindre votre adresse postale complète.

VIVE LES MARIÉS !



Emilie & Christophe

Le 10 mars à Mondoubleau (41), avec la DS 21 Cabriolet gentiment prêtée par Michèle et Jean-Noël [Loïc Biras].

Noellie & Stephen

Le 30 juin à Reuilly (27), avec ma 11BL de 1955 [Christian Suply].

Sana & David

Le 30 juin à Hennebont (56), avec ma Jaguar Mk2 340 de 1968 [Patrick Voinson].

Virginie & Johann

Le 22 juin à Crozet (01), avec ma Dacia 1100 [Bernard Gély].

Débora & Anthony

Le 23 juin à Blanquefort (33) avec la Fiat 126 A1 du père du marié [Lionel Desgrange].

Elise & Ambroise

Le 30 juin à Echenoz-la-Méline (70), avec la NSU Prinz du père du marié [Héloïse Nevers].

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET Historien, professeur des Universités

UNE DATE UN EVENEMENT

17 OCTOBRE 1961 : VOLKSWAGEN RATTRAPÉ PAR SON PASSÉ

C'est une affaire dont Volkswagen se serait volontiers passé. Dans ces années tendues de la guerre froide où les séquelles de la Seconde Guerre restent vives, le constructeur de Wolfsburg aurait préféré mettre en lumière ses succès industriels et commerciaux. Mais une fois encore, l'actualité judiciaire l'a fait revenir sur son histoire douloureuse : une entreprise née d'un projet de voiture populaire lancé par le Troisième Reich ; une usine d'Etat, fille du parti nazi qui, dès la guerre, s'orienta vers l'armement en utilisant des travailleurs forcés ; une installation bombardée, puis confisquée par les alliés et remise en route par les troupes d'occupation britanniques ; enfin, faute de propriétaire, une usine restituée à l'Etat fédéral et au Land régional de Basse-Saxe. En 20 ans, Volkswagen a fini par dépasser son rôle d'industriel, tout comme la Coccinelle celui de voiture du peuple. La marque est devenue le miroir de l'histoire allemande, la Coccinelle l'incarnation de la continuité nationale. Le monde Volkswagen symbolise le passage douloureux entre le cataclysme du Troisième Reich et l'espoir de la République fédérale (RFA). Mais cette fois, l'affaire qui éclate est considérable, au moins par le nombre de personnes qu'elle pourrait toucher. On parle de 300 à 350 000 familles, tous des clients allemands.

Tout part du lancement du véhicule, fait en grande pompe en mars 1938 par les services de propagande du Troisième Reich. Le Front du Travail (KDF) [1] décide de vendre les Coccinelle (dites KDF-Wagen) uniquement par souscription. Un choix très étudié. Alors que le crédit oblige à livrer le produit pour ensuite percevoir les traites, la souscription proposée est une forme d'épargne : les clients versent régulièrement de l'argent pour obtenir, à partir d'août 1940, pensent-ils, la voiture convoitée. Une stratégie bien adaptée à la situation du moment. D'une part, la première pierre de l'usine n'a été posée qu'en mai 1938, ce qui signifie que la mise en production ne sera pas immédiate. D'autre part, la souscription est un excellent moyen de financement pour l'organisation KDF, les futurs clients devenant les bailleurs de fonds du programme industriel. Sans compter qu'elle permet, à chaque versement, de maintenir l'approbation au projet et donc… au parti nazi. Dès septembre 1938, le KDF fixe le prix de la voiture à 990 reichsmarks (RM) et 1 050 RM pour une version découvrable [2]. S'ajoutent à ce tarif deux options obligatoires : 60 RM pour le transport de l'auto (de l'usine au siège régional du parti où elle sera livrée), et 200 RM pour l'assurance calculée pour deux années (vendue par la Deutscher Ring). Ainsi, une KDF-Wagen grise (seule couleur alors disponible) s'acquiert 1 250 RM, soit un prix très aguichant. Les clients qui s'inscrivent au programme reçoivent un livret d'épargne pouvant collecter 250 RM maximum, matérialisés par des timbres que l'épargnant collera, à raison d'un de 5 RM par semaine (un par mois pour un jeune). Ces timbres spécifiques sont directement achetables auprès du KDF ou dans les succursales de la Commerzbank qui restitue l'argent à la Banque des travailleurs allemands [3]. Le financement complet d'une voiture nécessite quatre cartes d'épargne et dure logiquement quatre ans. L'ouverture de la quatrième carte déclenche la commande en usine, avec l'attribution d'un numéro qui détermine l'ordre de livraison. Le contrat d'épargne est très rigide puisqu'il ne permet aucune résiliation [4]. Sa seule souplesse est un transfert du dossier en cas de décès, et donc d'héritage.

Le succès de KDF est indéniable, soulignant les réalités de la voiture populaire. Toutefois, et contrairement aux discours officiels, la clientèle n'est pas celle du prolétariat ouvrier allemand. Les souscripteurs sont issus de la classe moyenne, celle qui gagne entre 300 et 360 RM par mois (100 à 120 RM pour un ouvrier). En décembre 1938, soit à la clôture de la première année de souscription, près de 170 000 contrats sont ouverts, drainant 22 millions de reichsmarks dans les caisses du KDF. Hormis en 1940, lorsque la guerre se généralise, l'élan reste assez soutenu puisque l'on compte 336 638 souscripteurs fin 1945, représentant un dépôt de près de 280 millions de RM [5] ! Le paradoxe de cette situation est qu'aucune KDF-Wagen n'est livrée durant ces sept ans, alors que la première auto est bel et bien tombée des chaînes le 11 juillet 1941. Un événement que la propagande a fortement repris et exploité. Cette première série de 630 KDF-Wagen a été entièrement remise aux armées du Reich. Pire, cette production est sans lendemain puisque l'usine passe aussitôt aux versions militaires. Ainsi, on peut dire que les modèles Kübelwagen et Schwimmwagen, produits respectivement à 51 000 et 14 000 exemplaires, ont été financés par les épargnants du programme KDF. Et l'histoire ne s'arrête pas là, elle perdure après 1945, dans une autre Allemagne, la RFA, avec une KDF-Wagen rebaptisée Volkswagen et une KDF-Stadt devenue Wolfsburg. En 1948, la renaissance de Volkswagen et l'apparition des premiers bons résultats réveillent la mémoire des épargnants de la KDF. L'entreprise fabrique de plus en plus et semble déjà en train de se développer. Mais ces derniers se heurtent au mutisme de la nouvelle Volkswagenwerk GmbH, campée sur l'idée d'une Allemagne année zéro [6] et donc rivée sur l'avenir et aveugle sur le passé. Bien décidés à se faire entendre, le 7 octobre 1948, les épargnants créent une association, dite des anciens épargnants de VW, rameutant pour 50 pfennigs à peine tous les perdants du KDF. Le combat est difficile car VW annonce n'avoir rien reçu des 280 millions déposés, l'organisation KDF étant apparemment la seule détentrice des fonds. Mais l'association pourfend cette défense en montrant au tribunal qu'une ligne créditrice apparaît bien dans les bilans de l'entreprise. « Un pur jeu d'écriture comptable », répond la VW, laissant alors entrer les financiers dans le débat. Car que pèsent réellement les reichsmarks après la guerre ? Rien, même en millions puisque la monnaie a disparu, laminée à 95 % de sa valeur et remplacée par le Deutsche Mark (DM [7]). Quatre années d'épargne ne correspondraient plus qu'à 30 ou 50 marks quand une voiture en coûte 4 000 ! Alors pourquoi ne pas exiger de Volkswagen une auto neuve, puisque les épargnants soutiennent l'avoir déjà payée ? Ou pourquoi pas une voiture neuve à l'ancien prix, mais avec le casse-tête des équivalences monétaires ? VW refuse toutes ces propositions, arguant que le tarif de 990 reichsmarks était un prix de propagande et non industriel [8]. En 1949, face à une situation bloquée, l'association des anciens épargnants assigne VW en justice. D'abord devant les tribunaux de Basse-Saxe, puis devant la Cour fédérale. Les procédures vont durer plus de dix ans. La défense de VW se construit autour d'une idée forte : les contrats d'épargne, tels qu'ils ont été rédigés, ont uniquement lié les épargnants à l'organisation KDF, donc en aucun cas à l'entreprise. Mais la présentation au tribunal des numéros de livraison, délivrés

Grâce à ce carnet, les Allemands peuvent épargner pour obtenir une KDF. Du moins le croient-ils...

L'affaire qui éclate est considérable, au moins par le nombre de personnes qu'elle pourrait toucher

[1] Le mouvement KDF (Kraft durch Freude, en français *La force par la joie*) était une vaste organisation de loisirs contrôlée par l'Etat nazi. Il faisait partie du Deutsche Arbeitsfront (DAF ou Front allemand du Travail) qui s'était substitué aux syndicats, dissous et interdits depuis 1933.
[2] Il ne s'agit pas de la version cabriolet, mais du coach avec capote coulissante.
[3] Bank der Arbeiter, Angestellten und Beamten AG, qui devient Bank der Deutschen Arbeit AG. Elle est intégrée de 1933 à 1945 à l'organisation KDF.
[4] Un assouplissement est consenti à partir de 1942 où les résiliations sont acceptées, mais contre un prélèvement de 20 % de l'argent déposé.
[5] L'essoufflement des inscriptions est tout de même très net en 1944, avec moins de 5 000 nouveaux contrats ouverts.
[6] *Allemagne année zéro*, film de Roberto Rossellini (1948).
[7] La réforme monétaire de 1948 prévoit de verser 20 DM, puis 40 DM à chaque Allemand, les reichsmarks n'ayant plus cours. Michel Mitzakis, "La réforme monétaire en Allemagne occidentale", Revue économique 1-3, 1950, pp. 331-340.
[8] La perte sur chaque KDF-Wagen aurait été abyssale, évaluée à 10 880 RM selon l'historien Hans Mommsen. Hans Mommsen et Manfred Grieger, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Econ, Dusseldorf, 1996, p. 198.
[9] Soit seulement 36 % des inscrits au programme KDF.
[10] VW 1200 Standard : 4 200 DM. VW Export : 4 600 DM.

par l'usine, balaye l'argument de VW, témoignant que la société est bien partie prenante dans le monde KDF. Forts de maintenant 6 000 membres, les anciens épargnants repartent à la charge, osant demander le prix d'une Coccinelle, majoré des intérêts, soit 6 000 DM par plaignant. Certains évoquent même 12 000 DM. On frise alors une somme de deux milliards, soit de quoi mettre VW en faillite. Mais la situation se renverse à nouveau lorsque les avocats du constructeur parviennent à démontrer que les fonds des épargnants sont bel et bien restés sur les comptes de la Banque des travailleurs allemands, elle-même sous contrôle des Soviétiques depuis 1945. Dès lors, il est temps de passer aux compromis.
Les anciens épargnants changent leur angle d'attaque et demandent un rabais sur une voiture neuve, égal à l'argent épargné. Compte tenu de la dévaluation, ils réclament une remise de 1 300 DM sur l'achat d'une Coccinelle, soit une réduction de près de 30 %. La direction de VW ne fléchit pas, laissant entrevoir qu'un versement de 100 DM serait le meilleur geste possible pour clore une affaire qui empoisonne l'Allemagne : il est temps de mettre publiquement un terme aux dernières chimères du Troisième Reich et de dénoncer par là même la naïveté de milliers d'épargnants qui ont cru à l'impossible : l'existence d'une voiture à 1 000 marks ! Le 17 octobre 1961, le plus long procès de l'histoire judiciaire allemande touche à sa fin. La Cour fédérale de Karlsruhe valide le compromis signé entre Volkswagen et l'association des anciens épargnants qui représente à ce jour 123 610 personnes [9]. Celles-ci devront faire un choix : recevoir une sorte de *pretium doloris* d'un montant de 100 marks si elles n'achètent pas de voiture, ou bien bénéficier d'une réduction de 600 marks sur une Volkswagen neuve, vendue normalement 4 200 à 4 600 marks [10], soit un abattement de 13 à 14 %. Affaire donc classée, sauf si, bien plus tard, les héritiers des anciens épargnants de VW vivant en Allemagne de l'Est et donc écartés du compromis venaient à se réveiller… ■



TARTARIN DE... LYON

Emile Tartarin est un détective d'un genre particulier : un peu porté sur la bouteille, il est malgré tout bien plus malin qu'il n'en a l'air. Grâce à sa fidèle Camomille, sa compagne qui n'a pas son pareil pour dépanner sa 2 CV en quelques minutes, il arrive à résoudre les enquêtes les plus délicates. L'action de *Sale Temps pour une Deuche* se situe dans le Lyon de la fin des années 50. Un vol de tableau, un meurtre, une disparition inquiétante, le détective et son assistante de choc devront se pencher sur ces énigmes, parfois même au péril de leur vie. Au fil des pages, on aperçoit toute sorte d'anciennes : une 2 CVA très capricieuse, une obscure Jaguar Mk 2, une Aronde… L'intrigue est bien ficelée, les personnages attachants et l'ambiance automnale plus vraie que nature. Et l'on ne peut que sourire quand, dans les toilettes d'un bar de troisième zone, Tartarin croise l'un de ses plus célèbres confrères (dont on vous laissera découvrir l'identité). Cette sympathique bande dessinée, due au talent d'Alain Buisson, est vendue directement par son auteur et il est possible de se la faire dédicacer.



Sale Temps pour une Deuche, Alain Buisson, Editions La Buissonière, 2018, 84 p., format 304 x 205 mm, ISBN 978-2-9527667-5-3, album cartonné, 13 euros + 6,50 euros de port. 25 rue Pierre Chevenard, 69240 Thizy-les-Bourgs. T. 06 74 74 54 76. Mail : alain.buisson13@wanadoo.fr

SUR VOTRE AGENDA

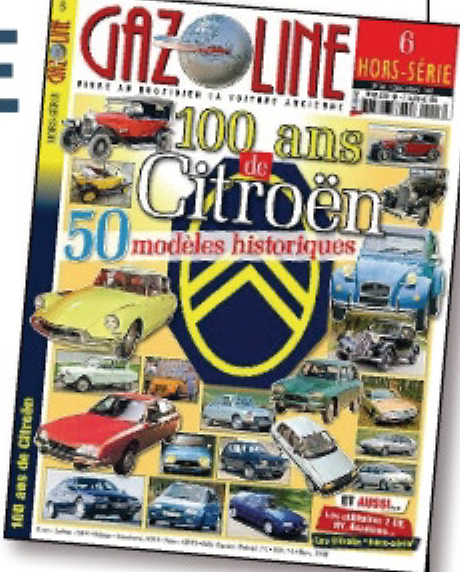


L'AUTRE SALON DE REIMS

La 7e édition du Reims Rétro Pièces se déroulera les 27 et 28 octobre prochains au parc des Expositions. Cette bourse d'échanges consacrée aux pièces détachées, documentation, miniatures, jouets anciens, plaques émaillées, automobilia… devrait réunir près de 300 exposants répartis dans deux halls et à l'extérieur. Les visiteurs venant en anciennes bénéficieront d'un parking dans l'enceinte du parc et se verront remettre une entrée gratuite. Suite à la fermeture des anciens établissements Motobécane de Reims, des motos, pièces, affiches et accessoires seront proposés en nombre lors de la vente aux enchères du dimanche, en même temps que de multiples véhicules. L'entrée du Salon est fixée à 8 euros (gratuit pour les moins de 14 ans accompagnés d'un adulte). **Infos et billets sur : www.2ce-salons-reims.com**

À PARAÎTRE

HORS-SÉRIE



En 2019, Citroën fêtera son centenaire. Pour célébrer cet événement majeur, nous avons choisi de consacrer un hors-série à la marque aux chevrons et de retracer son histoire au travers de ses 50 modèles les plus emblématiques : de la 10 HP de 1919, première Citroën de l'histoire, à la très moderne C6 de 2005, dernière grande routière Citroën, en passant par la Rosalie, les Traction, les 2 CV, les DS, sans oublier la GS, la CX, la Visa et tant d'autres, aucune des autos qui ont marqué un siècle de Citroën n'a été oubliée. Le hors-série *Gazoline* **"100 ans de Citroën"** sera en kiosque dès le 15 octobre et sur **www.hommell-magazines.com**

COLLECTION

TIMBRÉS

A l'occasion de la Fête du Timbre, La Poste émet des timbres exceptionnels ayant pour thème l'automobile et le sport. La collection "Voitures de sport", réalisée par Gérard Crevon de Blainville, se décline en trois séries de quatre timbres :
- Sportives de montagne : Lancia Stratos, Porsche 911, Alpine Berlinette A110 et R8 Gordini.
- Sportives de rallye : Bugatti Type 35, Ferrari 500 Mondial, Mini Cooper et Peugeot 504.
- Sportives des circuits : Chenard et Walker Sport, Ford GT 40, Jaguar Type D et Matra Simca MS670.

Une pochette rassemble les trois collectors et les cartes postales assorties aux timbres.
Ces produits à tirage limité sont disponibles à la boutique Le Carré d'Encre, la Maison du Timbre & de l'Ecrit, 13 bis rue des Mathurins, 75009 Paris ou par correspondance : Phil@poste Service Clients, Z.I. Benoît Frachon, BP 10106, Boulazac, 24051 Périgueux Cedex 09. T. 05 53 03 19 26. Mail : sav-phila.philaposte@laposte.fr

COLLECTION



BIBENDUM DANS TOUS SES ÉTATS

Parce que son histoire est riche, Michelin ouvre une boutique baptisée "Michelin Collector Store" dans laquelle les collectionneurs du monde entier pourront trouver des reproductions, en nombre limité, d'objets issus du patrimoine du célèbre manufacturier. Si Bibendum y tient bien entendu une place importante au travers de séries de figurines artistiques ou historiques, on y rencontre également un superbe livre, des modèles réduits, des plaques émaillées ou des tirages et impressions d'affiches ou publicités célèbres. Tous ces objets ont été conçus en collaboration avec des créateurs, parmi lesquels Artoyz, l'Emaillerie Belge, Fariboles ou encore Pixi. La collection sera régulièrement complétée. Rendez-vous sur **www.collectors.michelin.com**

Seconde et dernière partie de notre enquête sur le nouveau contrôle technique où nous verrons qu'une bonne préparation du véhicule est primordiale face au caractère implacable des mesures électroniques... Heureusement, des astuces existent pour sortir des pièges.

Texte **Antoine de Fons** - Photos **Stéphane Guitard**



Les exigences liées au test de freinage sont modulées en fonction de l'âge de l'auto.

Stéphane Guitard

METTRE TOUTES LES C

Nous avons vu, le mois dernier, que dans la nouvelle mouture du contrôle technique, le nombre de points à contrôler a augmenté et surtout qu'une bonne part est laissée à l'appréciation du contrôleur. C'est le cas de tous les jeux, de l'estimation des dégâts dus à la corrosion et de l'usure de certains composants. Il est donc important de choisir un centre ayant une forte sensibilité aux véhicules anciens. Certaines enseignes ont d'ailleurs créé un label spécifique.

Pour éviter d'avoir à subir une contre-visite, il est primordial d'arriver avec un véhicule bien préparé. Ceux qui, auparavant, en présentaient un dans un état de conformité approximatif, tablant sur les deux mois de sursis et une contre-visite gratuite, s'exposeraient aujourd'hui à des déboires, à commencer par l'immobilisation du véhicule. Cette nouvelle mesure, la plus contraignante, est évidemment tout particulièrement redoutée. Toutefois, l'hécatombe annoncée n'a pas eu lieu, du moins pour l'heure. Selon les premiers chiffres diffusés par le ministère de la Transition écologique et solidaire et repris par le Conseil National des Professions de l'Automobile, trois semaines après l'entrée en vigueur du nouveau contrôle technique, on constatait un taux de contre-visites de 24,4 % pour défaillance majeure et 3,2 % pour défaillance critique. Par la suite, ces chiffres se seraient stabilisés autour des 22 % de taux de contre-visites en moyenne, dont 1,5 % seulement pour défaillance critique. A titre de comparaison, le taux moyen de contre-visites sur l'année 2017 était de 18,56 % pour les véhicules légers, ce qui traduit tout de même une légère augmentation.

LA CONTRE-VISITE, PLUS CONTRAIGNANTE

Nous l'avons vu précédemment, dans le cas où le véhicule est soumis à une contre-visite, celle-ci doit – comme auparavant – être réalisée dans un délai de deux mois à compter de la date du contrôle technique périodique. Si ce laps de temps est dépassé, un nouveau contrôle technique complet sera obligatoire. Cependant, aujourd'hui, lorsque le résultat d'un contrôle technique est défavorable sur certaines des fonctions, c'est parfois l'ensemble des points ou de la fonction, voire le véhicule dans son intégralité qui

ÉMISSIONS GAZEUSES : DÉFINITIONS ET PRESCRIPTIONS

Les valeurs maximales en termes d'émissions de polluants vont évidement decrescendo en fonction de la "jeunesse" du véhicule. Les normes que nous présentons ont cours actuellement, mais une version consolidée de l'Arrêté du 18 juin 1991 est à venir au 1er janvier 2019. A partir de cette date, le contrôle de la pollution sera plus sévère, en particulier pour les véhicules diesel.

OXYDE DE CARBONE (CO)

Les véhicules mis pour la première fois en circulation avant le 1er octobre 1972 ne sont pas soumis au contrôle de la teneur en CO.
Pour les véhicules mis pour la première fois en circulation entre le 1er octobre 1972 et le 30 septembre 1986, la teneur en CO au ralenti ne doit pas excéder 4,5 %.
Pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation entre le 1er octobre 1986 et le 31 décembre 1993, la teneur en CO ne doit pas excéder 3,5 %.
Pour les véhicules de catégorie M1 dont les émissions ne sont pas régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur et mis pour la première fois en circulation entre le 1er janvier 1994 et le 31 décembre 1995, la teneur en CO ne doit pas excéder 3,5 %.
Pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation entre le 1er janvier 1994 et le 31 décembre 1995 et dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur, la teneur en CO ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur lorsqu'elle existe, ou à défaut les valeurs de 0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré.
Pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation entre le 1er octobre 1986 et le 31 décembre 1996, la teneur en CO ne doit pas dépasser 3,5 %.

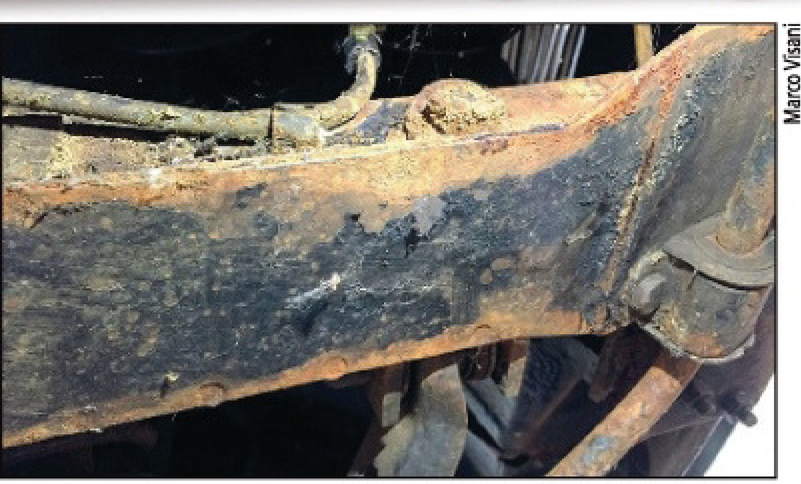
LAMBDA

Les constructeurs transmettent les données techniques de leur véhicule à l'Organisme Technique Central qui fournit ces informations aux centres de contrôle. En l'absence de ces prescriptions, pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à compter du 1er janvier 1994 et les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à compter du 1er janvier 1997 et dont les émissions sont régulées par un système de dépollution comprenant un catalyseur, la valeur du lambda des gaz d'échappement ne doit être ni inférieure à 0,97, ni supérieure à 1,03. Les autres véhicules ne sont pas soumis à ce contrôle.

OPACITÉ DES FUMÉES

La mesure de l'opacité des fumées ne concerne que les véhicules diesel mis en service à partir du 1er janvier 1980. Cette opacité en accélération libre, mesurée par le coefficient d'absorption, ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur – lorsqu'elle existe –, ou à défaut 2,5 m-1 dans le cas des moteurs diesel à aspiration naturelle et 3,0 m-1 dans le cas des moteurs diesel turbocompressés.

HANCES DE SON CÔTÉ


Marco Visani

Ce genre de corrosion sur la structure sera laissé à l'appréciation du contrôleur.

devra être à nouveau vérifié lors de la contre-visite. C'est à cet endroit que la nomenclature par fonctions et la terminologie administrative revêtent toute leur importance. Afin de lutter contre le "blanchiment" de véhicules, qui désigne le fait de passer au contrôle une voiture en bon état à la place d'une épave, les pouvoirs publics ont décidé que, dans le cas de problèmes concernant les numéros d'identification, de châssis ou de série, la contre-visite porterait sur l'ensemble des points de contrôle applicables au véhicule. En d'autres termes : le contrôle est refait dans son intégralité. Cette opération permet de voir si les valeurs de mesures et les éventuels défauts relevés se répètent, attestant alors qu'il s'agit bien du même véhicule. Dans la même veine, mais pour des raisons de sécurité, en cas de défaut sur au moins l'un des points de contrôle des fonctions "Equipements de freinage" ou "Direction", la contre-visite concerne l'ensemble de la fonction : l'intégralité des points est inspectée à nouveau. À l'inverse, lorsque l'enjeu sécuritaire est moindre, par exemple quand les vérifications n'impliquent que des sous-ensembles de points – c'est le cas des défaillances sur au moins l'un des points de contrôle des sous-ensembles "Bruit", "Emissions à l'échappement", "Tuyau d'échappement et silencieux" ou "Réservoir et conduites de carburant", y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant –, la contre-visite portera alors sur tous les points de contrôle de ces sous-ensembles. Même topo concernant la fonction "Essieux, roues, pneus, suspension" si un défaut est constaté sur l'un des points de contrôle des sous-ensembles "Essieux"

FREINAGE : DÉFINITIONS ET PRESCRIPTIONS

DÉSÉQUILIBRE DU FREIN DE SERVICE

Pour les véhicules mis en circulation avant le 1er janvier 1956, toute valeur supérieure ou égale à 20 % donne lieu au constat de la défaillance mineure correspondante.
Pour les véhicules mis en circulation à compter du 1er janvier 1956, toute valeur supérieure ou égale à 20 % et strictement inférieure à 30 % donne lieu au constat de la défaillance mineure correspondante.
Toute valeur supérieure ou égale à 30 % (hors essieu directeur) donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante.
Toute valeur supérieure ou égale à 30 % et strictement inférieure à 50 % sur un essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante. Toute valeur supérieure ou égale à 50 % sur l'essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance critique correspondante.
Pour la suite des mesures, des différences sont faites en termes d'âge du véhicule et de catégorie, exprimée selon la nomenclature européenne. La catégorie M1 correspond aux véhicules particuliers (VP) et N1 aux camionnettes (CTTE).

EFFICACITÉ DU FREIN DE SERVICE

L'efficacité est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :
- 35 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 50 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er janvier 2012.
- 30 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 45 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er octobre 1989.
- 50 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er octobre 1989.

La décélération est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :
- 3,5 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 5,0 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er janvier 2012.
- 3,0 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 4,5 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er octobre 1989.
- 5,0 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er octobre 1989.

DÉSÉQUILIBRE DU FREIN DE SECOURS

Toute valeur supérieure ou égale à 30 % (hors essieu directeur) donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante.
Toute valeur supérieure ou égale à 30 % et strictement inférieure à 50 % sur un essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance majeure correspondante.
Toute valeur supérieure ou égale à 50 % sur l'essieu directeur donne lieu au constat de la défaillance critique correspondante.

EFFICACITÉ DU FREIN DE SECOURS

Lorsque la conception du véhicule permet le contrôle de l'efficacité totale de son frein de secours, celle-ci est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :
- 18 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 25 % pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er janvier 2012.
- 15 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 23 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er octobre 1989.
- 25 % pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er octobre 1989.

La décélération est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :
- 1,8 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 2,5 m/s² pour les véhicules de catégorie M1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er janvier 2012.
- 1,5 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 2,3 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er janvier 1956 et avant le 1er octobre 1989.
- 2,5 m/s² pour les véhicules de catégorie N1 mis pour la première fois en circulation à partir du 1er octobre 1989.

EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT

L'efficacité totale du frein de stationnement est considérée comme insuffisante lorsqu'elle est strictement inférieure à :
- 15 % pour les véhicules de catégorie N1 mis en circulation avant le 1er janvier 1956.
- 18 % pour tous les autres véhicules.



Tout ce qui touche à la direction étant "un enjeu sécuritaire", veillez à en vérifier l'état avant le CT.

Stéphane Guitard

ou "Suspension". Enfin, dans le cas d'une défaillance sur un point de contrôle de la fonction "Châssis et accessoires du châssis", la contre-visite ne s'intéressera qu'au(x) point(s) de contrôle correspondant(s). Le cas de la défaillance "Panne du dispositif de contrôle du réglage des feux d'éclairage lors du contrôle" est plus étonnant : la contre-visite s'attachera alors à vérifier l'orientation des feux de croisement et le réglage des feux de brouillard avant.

VÉHICULE REFUSÉ : COMMENT LE REMETTRE SUR LA ROUTE ?

Dans le pire des cas, celui où le véhicule est refusé (mention "Défavorable pour défaillances critiques" sur le procès-verbal de contrôle), il ne devra plus circuler après minuit, le jour même du contrôle technique périodique, et le délai de deux mois pour le présenter à la contre-visite commence à courir. Durant cette période, si son propriétaire est interpellé au volant par les forces de l'ordre, il devra être en mesure de produire un justificatif de rendez-vous chez un réparateur. On imagine facilement le peu de valeur juridique qu'aura une mention sur un agenda ou une date et une heure au dos d'une carte de visite. Et pourtant, il est imaginable qu'un propriétaire de véhicule ancien soit contraint de l'amener successivement chez plusieurs spécialistes pour parvenir à le remettre en état. Afin d'éviter la galère que représente cette circulation a minima, il est possible de procéder par étapes afin de continuer à circuler durant deux mois. Le tour de magie consiste à passer une première contre-visite afin de lever le – ou les – défaut(s) critique(s) pour remettre le véhicule sur la route. En effet, si on n'a pas eu le temps de corriger tous les problèmes, le véhicule devra toujours revenir pour une contre-visite, mais cette fois avec la mention "Défavorable pour défaillances majeures", la lettre S sur le timbre et la faculté de circuler. Il faut toutefois garder en mémoire que le délai de deux mois court à partir de la date du contrôle technique périodique, et non de la première contre-visite. Avec ces deux contre-visites, la formule est certes plus coûteuse, mais moins que la location d'un porte-voiture et surtout plus souple pour profiter du temps restant afin de poursuivre les travaux. Dernière précision : si la validité d'une contre-visite favorable est de deux ans, celle-ci s'applique à compter de la date du contrôle technique périodique qui a généré la contre-visite, et non de cette dernière.

En cas de problèmes concernant les numéros d'identification, de châssis ou de série, les véhicules en carte grise normale devront repasser l'intégralité du contrôle technique.

FAIRE VALOIR VOS DROITS

Beaucoup de conducteurs ne le savent pas, mais le nouveau contrôle technique périodique est soumis à certaines modulations en fonction de l'âge de l'auto. Nous avons répertorié les valeurs acceptables pour les deux points critiques que sont le freinage et les émissions gazeuses. Vous en trouverez le détail dans les tableaux de cet article. Nous espérons que cela vous aidera à faire valoir vos droits face à un contrôleur un peu trop "zélé". ■



Avec un longeron dans cet état, vous aurez du mal à convaincre le contrôleur de vous accorder le pass magique.



On aura tout intérêt à s'adresser à un centre de contrôle labellisé dans les anciennes.

© Autosur Classic

LA PHOBIE DES FUITES

Au chapitre des nuisances, le contrôle technique a pour but de protéger notre environnement. L'un de ces points stigmatise toutes les inquiétudes : les suintements d'huile. Voilà donc ce que dit le texte :

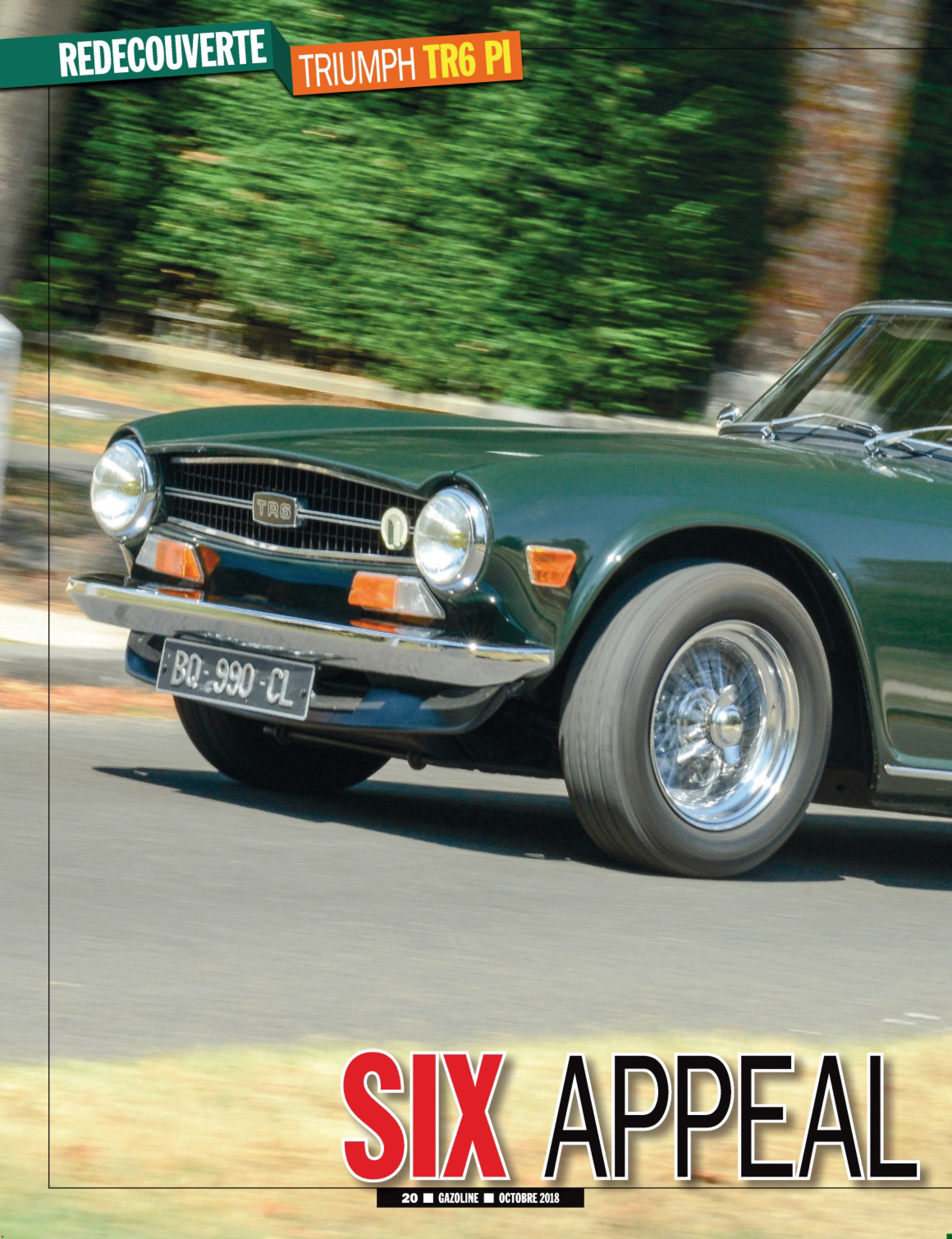
« Une fuite excessive de liquide autre que de l'eau, susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route (un écoulement permanent constituant un risque très grave). »

On aura compris que, si les pertes de liquides concernant les organes moteur, boîtes de vitesses, boîte de transfert ou pont seront considérées comme des défaillances critiques, les suintements ne seront pas sanctionnés. Sinon, la quasi-totalité des véhicules d'avant 2000 seraient refusés !



Les suintements ne sont clairement pas "éliminatoires".

Stéphane Guttard



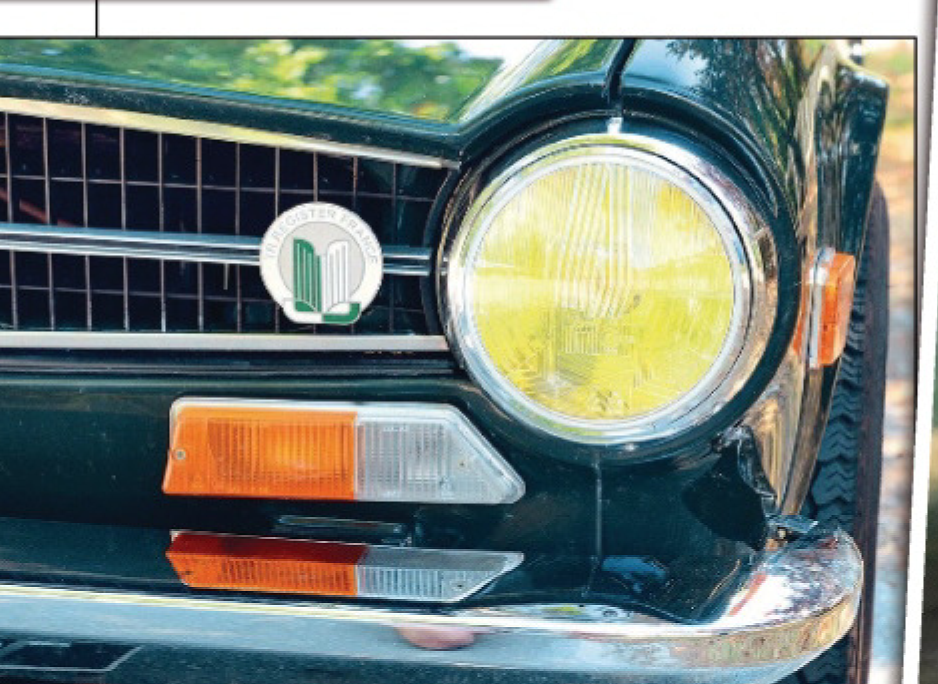
SIX APPEAL



La TR6 est un cabriolet avec lequel on peut se balader tranquille, mais qui devient envoûtant dès qu'on le bouscule un peu.

Ultime opus de la série des cabriolets Triumph à l'ancienne, la TR sixième du nom est terriblement attirante. En plus d'être hypersexy, elle pousse fort et chante juste. Soyons clairs d'entrée : on a carrément craqué !

Texte et photos **Hugues Chaussin**



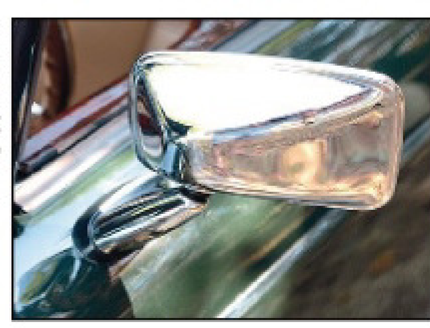
Lorsqu'il a réalisé le style de la TR6, Karmann a pris soin de supprimer les yeux globuleux de la TR4 au profit de ces phares en bout d'ailes.



La marque Triumph faisait partie de la British Leyland Corporation.



Les feux arrière débordant sur les ailes permettent de se passer de répétiteurs de clignotants.



La dotation de série comprend ce joli petit rétroviseur chromé.



Les roues fils optionnelles de la TR6 ont un déport extérieur important et font 5,5 pouces de large.

On peut être à la fois le cadet d'une famille et l'enfant prodige. La Triumph TR6 en a fait la démonstration en réalisant la plus brillante carrière de toutes les Triumph roadster. En effet, en s'écoulant à près de 100 000 exemplaires dans le monde entier, le modèle a explosé les compteurs ! A quoi doit-on cette réussite ? D'abord à ses aïeules, les TR2 et TR3, des roadsters et cabriolets rustiques mais gorgés de caractère imaginés au début des années 50 afin de partir à la conquête du marché nord-américain. Ensuite, la TR6 est l'héritière directe des TR4 et TR5, des versions auxquelles elle emprunte le profil musclé dû au talent de Michelotti, mais aussi le train arrière à roues indépendantes inauguré sur la TR4 IRS. Enfin, elle reprend le moteur à six cylindres en ligne qui a fait sensation sous le capot de l'éphémère TR5. Si cette dernière n'a connu qu'une brève existence de deux ans (1967 et 1968), c'est sans nul doute à cause de son physique, semblable à celui de la TR4, qui n'a pas facilité son identification et a entravé son succès. L'idée d'une sixième variante de TR découle donc du peu d'enthousiasme de la clientèle américaine pour le précédent modèle. Considérant le bon bagage technique de la TR5, les dirigeants de British Leyland choisissent opportunément de faire rhabiller l'auto pour la mettre simplement au goût du jour. Réalisé par le carrossier allemand Karmann, le restylage est judicieux. Triumph n'ayant plus de moyens, Karmann doit faire à l'économie : il garde la partie centrale des TR4 et TR5, leur empattement ainsi que leur pare-brise, mais modifie l'avant et l'arrière, des éléments qui étaient devenus beaucoup trop typés années 60 pour pouvoir être dans le coup au cours de la décennie suivante. Tout en conservant la disproportion caractéristique entre l'avant et l'arrière du véhicule, le styliste a taillé le postérieur d'un coup de serpe afin de lui offrir une forme de brutalité. Les larges feux rectangulaires à l'horizontale débordant sur les flancs pour servir également de répétiteurs contribuent eux aussi à moderniser une poupe qui n'a plus rien à voir avec la précédente. A l'avant, Karmann a sorti la gomme pour repartir d'une feuille blanche. Jusqu'aux arches de roues, on retrouve la TR4, ensuite, tout est nouveau : exit les yeux globuleux, le bossage de capot et la grille chromée. Désormais, les phares ronds sont placés plus bas, aux extrémités d'une calandre en plastique qui s'étire sur toute la largeur du véhicule. Enfin, les pare-chocs, devenus anguleux, achèvent de viriliser un dessin tellement singulier qu'il est impossible de confondre une TR6 avec l'une de ses aînées. Notez que suite au succès que connaîtra cette dernière déclinaison, le carrossier d'Osnabrück sera durablement considéré comme un éminent spécialiste de ce type de carrosseries.

La TR6 est l'héritière directe des TR4 et TR5, auxquelles elle emprunte le profil musclé dû à Michelotti

A la musculature des TR4 et TR5, la "6" ajoute une certaine bestialité procurée par la virilité de ses lignes, mais aussi par l'assise, large et basse, que lui assurent ses gros pneus en 165 mm par 15, puis en 185 mm. Comme pour renforcer ce sentiment, les jantes à fort déport extérieur emplissent totalement les passages de roues. A l'intérieur, on retrouve l'ambiance des TR4 et 5 avec cette planche de bord symétrique – pour pouvoir monter le volant à droite ou à gauche –

Avec la TR6, Triumph délaisse en partie les chromes au profit du plastique noir, comme ici sur la calandre et le déflecteur aérodynamique.



Ce petit mouvement de la ligne de caisse, en bout de portière, donne l'impression que l'auto est prête à bondir.



Le bouchon d'essence est joliment disposé entre la capote et le couvercle de malle.

TR REGISTER FRANCE

Créé il y a une vingtaine d'années dans le but de fédérer les amateurs de Triumph roadsters, le Register est une émanation du club britannique éponyme. Animée par une équipe dynamique, cette association organise une dizaine d'événements par an, essentiellement des promenades touristiques. Le prochain rendez-vous de ces passionnés sera le Salon Automedon, les 14 et 15 octobre, où seront célébrés les 50 ans de la TR6. L'auto essayée dans ces pages sera d'ailleurs la vedette du stand animé par un authentique juke-box diffusant de la musique d'époque. Le Fun Run, le 18 novembre, clôturera une année riche en manifestations. L'une des originalités du Register est la programmation de sorties mixtes avec les amateurs de Mazda MX5, lesquelles permettent un mélange générationnel enrichissant. En 2020 aura lieu une grande balade en direction des gorges du Tarn, de l'Aveyron et du Pays d'Olt. Cotisation : 50 euros.

TR Register France, 22 sente des Vignes, 95270 Chaumontel, T. 01 34 71 97 37, Site internet : https://www.trregisterfrance.fr



C'est de profil que la parenté avec les TR4 et TR5 est évidente. Et pour cause : avant et arrière mis à part, la TR6 reprend absolument tout de ses aînées.

Chaleureux et convivial, l'intérieur de la TR6 se démarque de celui des modèles précédents par les sièges munis d'appuis-tête.

Les cadrans Smith sont aussi jolis qu'imprécis. Quand ils fonctionnent...

Si les aumônières bâillent inexorablement, la tenue dans le temps de l'habillage de la TR6 est plutôt bonne.

Par rapport à une TR4 ou une TR5, la TR6 est équipée d'habillages supérieurs de portières en bois verni.



Christian Gaillard et sa Triumph TR6 PI 1974

"Pour faire plaisir à Gilbert"

L'achat d'une auto est quelquefois le fruit d'une belle rencontre. C'est son amitié avec Gilbert Bessin qui a conduit Christian à craquer pour la TR6 : « Je voulais un cabriolet, une voiture loisir, sans être tout à fait fixé sur le modèle. J'en ai parlé un jour à mon ami Gilbert, l'un des plus anciens adhérents du TR Register France. Ce dernier s'est aussitôt empressé de me convaincre d'acquérir une "TR". Gilbert avait alors une TR4 et une TR5. Afin d'être certain que je craque, il m'a fait une offre que j'ai eu du mal à refuser : il m'a prêté sa TR4 pendant près d'un an. Il savait que mon amie Nathy allait l'apprécier. Il était sûr de son coup ! Je dois l'avouer, je l'ai aimée, mais je la trouvais un peu trop ancienne à tous points de vue et sa conduite était un peu déroutante pour Nathy. Parce que je voulais faire plaisir à Gilbert, je me suis dit que j'allais acheter une Triumph. Ces autos me plaisaient bien, mais pas la TR4. Je me suis naturellement orienté vers la TR6, plus moderne dans l'ensemble, à la ligne plus contemporaine, dotée d'un moteur puissant et dont la conduite était plus accessible pour Nathy. Lorsque je suis tombé sur cet exemplaire, j'ai craqué sur la teinte vert anglais et sur le moteur à injection, nettement plus intéressant que celui à carbus. Quand j'ai fait affaire, j'ai appris l'origine de cette couleur… non d'origine. En effet, l'un des précédents propriétaires, un pharmacien golfeur, avait choisi de faire repeindre sa TR rouge en vert afin que celle-ci soit en accord avec l'objet de sa passion. Et tu sais quoi ? Si elle avait été rouge, je ne l'aurais probablement pas achetée. »

formée d'une véritable poutre en bois verni percée de trous pour les cadrans. Plus modernes, les indicateurs suffisent à faire la différence avec les précédentes TR. Par rapport à ces dernières, enfin, la 6 est équipée de garnitures supérieures de portières en bois assorties au tableau de bord. Mais le morceau de bravoure de ce cabriolet se situe sous le capot avant. Il s'agit d'un six cylindres en ligne de 2,5 litres alimenté par une injection Lucas qui crache gaillardement 152 ch DIN pour un couple moteur supérieur à 23 mkg. Si les chiffres allèchent, la sonorité de ce bloc finit de nous faire chavirer. A cent lieues du bourdonnement "britannique" du six cylindres Austin équipant la MG C, celui conçu par Triumph se montre à l'inverse très mélodieux. C'est bien simple, on ne croirait pas avoir affaire à une mécanique anglaise, si ce n'est par sa technologie on ne peut plus classique : un arbre à cames latéral, une culbuterie, des soupapes en ligne et des chemises sèches. Bref, a priori, rien de bien folichon. Le secret de ce six cylindres est son alimentation par injection mécanique, un procédé qui faisait forte impression à la fin des *sixties* et au début des années 70. Bien motorisée, la TR6 profite également, seulement en option dans un premier temps, d'un overdrive agissant sur les deuxième, troisième et quatrième rapports. De fait, le conducteur dispose de sept vitesses ! Mixte, possédant un double circuit et une assistance, le freinage est cohérent sur le papier si l'on considère la puissance du moteur.

Afin de vérifier tout cela (et le reste), je me suis rendu en région parisienne où m'attendait Christian Gaillard, président du TR Register France. Il est l'heureux utilisateur d'une TR6 PI (pour Petrol Injection) couleur BRG, le fameux vert course anglais, dotée des roues fils optionnelles. Si ces accessoires étaient encore demandés en début de production, ils sont peu à peu tombés en désuétude pour être finalement retirés du catalogue en 1974. D'origine française, l'exemplaire en question a été immatriculé pour la première fois en janvier de cette même année. Son état excellent trouve son explication dans l'usage qu'en font ses propriétaires. Coutumiers des sorties lointaines et des week-ends en amoureux en Bretagne ou ailleurs, Nathy et Christian s'évadent, pratiquement tout le temps, en TR6. Conséquence de cette activité régulière : l'auto parcourt plus de 15 000 km chaque année. Mais notre objectif du jour n'est pas d'effectuer la plus grande distance possible. Je souhaite simplement prendre la mesure de ce modèle dont j'avais déjà conduit un exemplaire, bleu foncé, il y a une quinzaine d'années. Or les souvenirs s'évaporent un peu et l'invitation généreuse de Christian va me permettre d'actualiser mes fiches !

Installé derrière le volant, je constate que l'ambiance intérieure est plus que familière puisque j'ai face à moi un – simple – tableau de bord de TR4. J'avais à l'esprit une auto dure à la manœuvre. Il faut croire que j'ai pris du muscle puisque, malgré le petit volant Moto Lita dont elle est pourvue, la TR6 m'offre désormais un nouveau point de vue. La direction me semble très convenable, pour devenir agréablement légère une fois en mouvement. Cette perception quasi opposée vient sans doute des différences de pneus (ici des Vredestein Sprint Classic) et des réglages de géométrie. En revanche, le son du moteur ne varie pas. Il est enthousiasmant sitôt les premiers toussotements passés. Cette mélodie mécanique constitue, à elle seule, une motivation d'achat tout à fait compréhensible. Une nouvelle bonne surprise m'attend à l'engagement du premier rapport, puis des suivants : la boîte est douce et précise. C'est un régal. Elle est secondée par un overdrive qui, hélas pour cette fois, dysfonctionne un tantinet. On va dire qu'il n'en fait qu'à sa tête en agissant un peu comme bon lui semble…

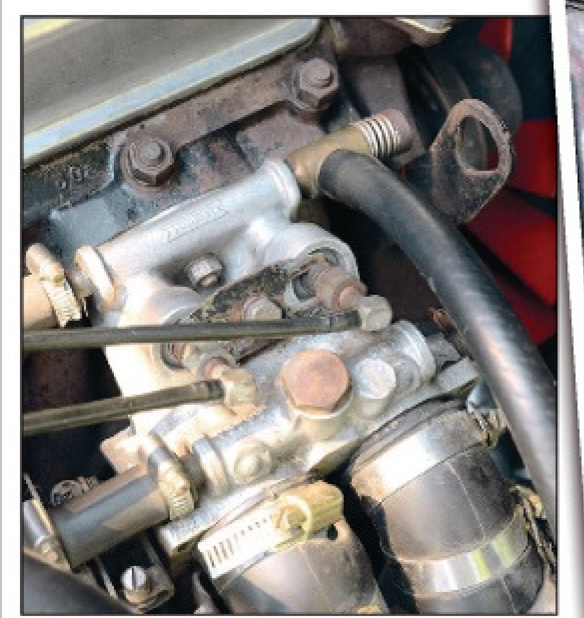
Le secret de ce six cylindres en ligne est son alimentation par injection mécanique

Assez impressionnante par sa belle prestance et l'agressivité de ses lignes, la TR6 plaît aux passants que nous croisons au gré de nos pérégrinations dans les allées du parc de Maisons-Laffitte. Les signes approbateurs se succèdent, notamment de la part des cavaliers, lesquels sont sans doute ravis d'imaginer autant de chevaux logés sous un simple capot. Cet agréable sentiment de popularité se confirme alors que passe devant nous une jeune femme en Ferrari, rouge et joliment emballée tant qu'à faire (l'auto, cela va sans dire). Eh bien croyez-le ou non, les cavaliers en question n'ont même pas pris la peine de tourner la tête d'un quart de tour afin d'admirer la

La finition de l'intérieur est assez avantageuse. Le levier de vitesse commande une boîte à quatre rapports couplée à un overdrive. Au final, cela fait… sept vitesses.



Directement issue de la TR4, la planche de bord symétrique facilite le montage de la direction à droite. Toutefois, la TR6 a rencontré peu de succès outre-Manche.



Le système d'injection multipoint Lucas était réservé au marché européen.



Voici l'âme de la TR6 : un six cylindres en ligne à injection dont les 152 ch répondent toujours à l'appel.

jolie pépée. Nous, en revanche, on ne s'est pas gênés pour reluquer… Si le postérieur de la jeune italienne nous inspire, il faut reconnaître que celui de la vieille anglaise a de beaux restes. La peinture noir satiné qui le recouvre a d'ailleurs une fonction précise : celle d'atténuer visuellement les salissures. En prime, cela fait "course", comme le double échappement et les larges blocs de feux rectangulaires débordant astucieusement sur le bout des ailes afin de satisfaire aux sacro-saintes normes américaines. S'il n'y avait pas les lames de pare-chocs chromées, il serait difficile de dater une auto que l'on imaginerait volontiers échappée des années 80. Bien

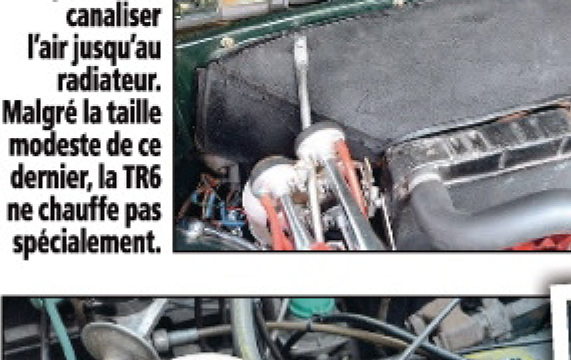
LIRE AUSSI

• **Triumph TR6 PI :** Sus à l'injection ! [*Gazoline* 203].

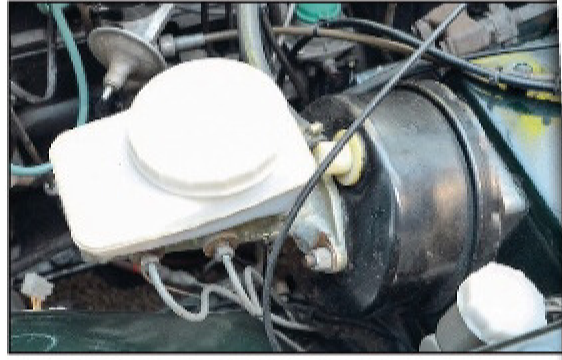




Le coffre de la TR6 est suffisamment grand pour ne pas avoir recours à un porte-bagages Véronique. La roue de secours est logée dans le plancher.



Un carter permet de canaliser l'air jusqu'au radiateur. Malgré la taille modeste de ce dernier, la TR6 ne chauffe pas spécialement.



La présence d'un servofrein rend la conduite de la TR6 assez moderne.



L'échappement à double sortie participe du caractère sportif de cette auto puissante et rapide.

Passeport technique Triumph TR6 PI

MOTEUR

6 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc et culasse fonte, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne duplex, deux soupapes en tête par cylindre, rappel par doubles ressorts hélicoïdaux. Vilebrequin supporté par quatre paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages ■ **Cylindrée :** 2 498 cm³ ■ **Alésage x course :** 74,7 x 95 mm ■ **Puissance maxi :** 152 ch DIN à 5 500 tr/mn ■ **Couple maxi :** 23,4 mkg DIN à 3 500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 9,5 : 1 ■ **Alimentation :** injection mécanique Lucas, pompe à essence électrique ■ **Allumage :** par batterie 12 V, bobine et distributeur Lucas, alternateur ■ **Refroidissement :** liquide.

TRANSMISSION

Roues AR motrices par tube de poussée et pont hypoïde ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** quatre rapports synchronisés + MAR (en option, puis de série : overdrive Laycock de Normanville sur 2e, 3e et 4e rapports), levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,47 – 2e : 2,99 – 3e : 1,39 – 4e : 1 – MAR : 3,37 ■ **Rapport de pont :** 3,45 x 1 (2,82 x 1 avec overdrive).

STRUCTURE

Cabriolet deux places, châssis séparé à caissons avec traverses en "X", carrosserie en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par leviers triangulés en trapèze, barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** roues indépendantes par bras oscillants obliques, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à levier ■ **Roues :** en tôle ajourée 5'' x 15 (puis 5,5'' en 1972) ■ **Pneus :** 165 HR 15 (puis 185 HR 15 en 1972) ■ **Freins :** disques AV/tambours AR à commande hydraulique assistée, double circuit ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 5,40 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,030 x 1,470 x 1,270 ■ **Empattement :** 2,240 ■ **Voies AV/AR :** 1,270/1,260 ■ **Poids :** 1 085 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 195 km/h ■ **1 000 m départ arrêté :** 30''5 - **Consommation :** environ 12 l/100 km (usage raisonnable).

PRODUCTION

Septembre 1968 - juillet 1976 : 94619 TR6, dont 13 912 "injection" de décembre 1968 à février 1975 ■ **Nuancier :** New White, Mimosa Yellow, Emerald Green, Pimento Red, Carmine Red, Magenta, Sapphire Blue, Mallard Blue, French Blue, Maple, British Racing Green, Topaz Yellow, Java Green, Delft Blue ■ **Principales options :** overdrive, hard top acier, roues fils 5,5'' zinguées ou chromées ■ **Prix en 1974 :** 26 990 F ■ **Puissance fiscale :** 14 CV.

COTATION

Moins cotée que les TR2 à 5, la TR6 demeure toutefois un modèle privilégié par les amoureux de la marque. S'il est possible d'acheter une TR6 "américaine" à carbus pour moins de 20 000 euros, comptez un minimum de 25 000 euros pour la performante "PI" à injection.



Chaque pression sur l'accélérateur génère d'énergiques envolées du compte-tours

que l'architecture de la TR6 remonte à 1961, sa conduite n'est pas aussi rustique que l'on pourrait le redouter. Plutôt prévenante, correctement amortie, relativement confortable, la dernière des vraies TR fait preuve d'une remarquable docilité. Dans les encombrements, elle conserve sa bonne humeur et se comporte comme n'importe quelle voiture moderne. Seule cette odeur d'essence, assez présente lorsqu'il fait chaud, nous rappelle que notre monture date d'une autre époque. Malgré les 36 degrés enregistrés en cette belle journée d'août et un radiateur que j'estime bien rikiki par rapport à la taille du moteur, la TR6 ne chauffera jamais, ce qui nous tranquillise.

Au fur et à mesure que je m'approprie la Triumph, la satisfaction va grandissante. D'un abord facile, cette dernière injecte ensuite de puissantes doses de plaisir en intraveineuse. Et pour cause, chaque pression sur l'accélérateur génère d'énergiques envolées du compte-tours qui accompagnent les charges héroïques d'un moteur débordant de santé. Toutefois, en observant les oscillations de l'aiguille, je comprends combien l'indicateur est victime de sa joie de vivre. La marge d'erreur de l'appareil doit en effet avoisiner les 2 000 tours tant l'aiguille se balade, au gré de ses humeurs, entre l'une et l'autre des extrémités du cadran. Les compteurs Smith sont jolis comme tout, mais mieux vaut ne pas trop leur faire confiance ! D'ailleurs, tout est à l'avenant sur cette planche de bord, en témoigne l'imprécision troublante d'une jauge à essence qui vaudra quelques minutes angoissantes à Christian. Pour autant, ce dernier me certifie que la consommation demeure très raisonnable pour peu que l'injection soit correctement réglée : « Je fais du 10/12 litres en usage normal », m'assure-t-il avant de reconnaître que l'appétit de la bestiole peut être bien plus important si le pied droit se fait trop pesant. Car là est bien le problème de cette auto. Réveillez une fois le monstre tapi sous le capot avant, et vous n'aurez plus qu'une idée en tête : recommencer, encore et encore. Curieusement pointu pour un moteur anglais, ce six cylindres possède clairement deux visages. Rond et mélodieux lorsque le conducteur se contente de caresser l'accélérateur, il change peu à peu de registre lorsque la sollicitation gagne en franchise. Ce tempérament latin, atypique sur une anglaise, se caractérise aussi et surtout par une poussée franche accompagnée d'une musique mécanique enivrante. J'ose à peine imaginer la sensation que l'on peut ressentir sous un tunnel. La deuxième conséquence découle des deux premières : à chaque fois que le feu passe au vert, le gamin qui sommeille en chacun de nous a une envie irrépressible de faire la course. Il est vrai que les 152 ch donnent une certaine assurance… Assurer, c'est bien, mais pas seulement pour faire le beau. En effet, encore faut-il être capable de s'arrêter avant le panneau "trop tard". A ce petit jeu, la TR6 est loin d'être la plus mauvaise, avec un toucher de pédale consistant, une assistance délicate et une puissance de freinage convenable pour l'époque. Totalement à l'aise à son volant mais ultradesséché par le soleil, je propose à Christian non pas d'enchaîner un tour de manège supplémentaire, mais de faire étape dans le premier bistrot que le bon Dieu mettrait sur notre chemin. Cette séance d'essai "hot", orchestrée par le TR Register France, s'est ainsi achevée autour d'un Perrier tranche providentiel. Parce qu'il n'y a pas que les voitures dans la vie ! ■

Merci à Christian Gaillard et au TR Register France pour cette journée d'essai fort sympathique.

Identification



Plaque d'importateur et frappe à froid : sur la doublure d'aile AVD.


Plaque constructeur : rivetée sur la cloison moteur, côté droit.

Le dessin de l'arrière est particulièrement réussi. Remarquez les esquisses d'ailerons et le traitement noir satiné du panneau.



Avec sa transmission intégrale non permanente, l'Autobianchi Y10 est une citadine qui peut sans problème s'aventurer sur des terrains un peu moins "sûrs", comme ici sur une petite route de montagne.

BAROUDEUSE chic

Elle cache la même mécanique que la Panda 4x4. Leur moteur, leur transmission et leur pont AR sont (presque) identiques. Si sa petite sœur Fiat, rustique et efficace, joue sur sa capacité à sortir des sentiers battus, la minuscule Autobianchi fait de même, mais avec une robe élégante et chouette typique de la marque. Très chère en son temps, elle vaut aujourd'hui la moitié d'une Panda. Une bonne idée pour prendre du plaisir en youngtimer tout au long de l'année en dépensant moins que pour un scooter économique.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**



Vaut-il mieux se laisser séduire par une femme robot ou s'afficher avec des célébrités ? A en juger par les campagnes publicitaires ayant accompagné les premières années de l'Autobianchi Y10, c'est assurément la seconde solution qui doit être retenue. Lancée au printemps 1985 avec le slogan "La città del futuro" (*La ville du futur*), et associée à l'image d'un robot humanoïde aux traits féminins très aseptisés, les débuts de la remplaçante de l'A112 sont laborieux. La deuxième campagne publicitaire, datée de septembre 1987, parle plus simplement et s'avère bien plus ingénieuse : "Piace alla gente che piace" (*Plais aux gens qui plaisent*). Cette fois, la petite milanaise s'exhibe tour à tour aux mains d'acteurs, réalisateurs, sportifs, vedettes de la télé, chansonniers, danseuses, journalistes et couturiers [1], le tout sur fond d'une agréable musique spécialement composée pour l'occasion. Ainsi, dès qu'ils entendaient la mélodie devenue célèbre, les gens accouraient devant leur téléviseur afin de voir qui se trouvait, cette fois, au volant de la citadine d'élite. Et la Y10 a fait un carton ! Je vous le concède, racontée comme ça, l'histoire est un peu simplifiée et accorde à la publicité un rôle trop important. Car en réalité, entre ces deux campagnes, Autobianchi a changé la donne, proposant davantage de modèles et un tarif largement revu à la baisse. Afin de mieux comprendre cette évolution, remontons aux racines du projet qui allait donner le jour à la toute dernière Autobianchi [2]. Depuis l'été 1978, Lancia prépare, pour sa division Autobianchi, la remplaçante de l'A112 : une voiture très originale, à la carrosserie haute, dessinée par l'Italdesign de Giugiaro. La direction de l'entreprise, alors menée par l'ingénieur Vittorio Ghidella – le meilleur patron qu'ait eu le groupe Fiat depuis le professeur Vittorio Valletta –, décide qu'au vu de ses atouts, il ne faut pas l'utiliser pour Autobianchi mais pour Fiat : c'est donc dans ce projet Lancia que la future Uno, qui sera lancée en janvier 1983, trouvera son origine. Du coup, Autobianchi est orpheline de son nouveau modèle. Puisqu'il faut foncer et en même temps économiser, on décide que dans la mesure où l'usine milanaise de Desio produit, parallèlement à l'A112, la Fiat Panda, la future citadine Autobianchi devra en emprunter la plate-forme, même si d'importantes évolutions techniques seront nécessaires. La dernière-née, qui garde le nom de code Y10 [3], est donc dévoilée au Salon de Genève du 17 mars 1985. Techniquement, la voiture a de quoi séduire puisqu'il s'agit du premier modèle du groupe à recevoir l'ultramoderne moteur à arbre à cames en tête Fire [4] de 999 cm³ pour 45 ch. Elle arbore également un inédit essieu AR déformable à Omega avec ancrage central et bras de réaction longitudinaux. Proposée en trois finitions (Fire, Touring et Turbo, les deux dernières accueillant deux différentes versions d'un autre mono-arbre, le 1 049 cm³ produit au Brésil), l'auto est malheureusement boudée par le public. Les raisons ? Avec un arrière à la verticale et un hayon peint en noir quelle que soit la nuance de la carrosserie, son style choque le public. De plus, bien que luxueuse, elle coûte un bras : 10,9 millions de

Avec un arrière à la verticale et un hayon obligatoirement noir, le style de la Y10 choque le public

[1] Parmi les VIP protagonistes de ces spots, on compte Michele Placido, Catherine Spaak, Eleonora Brigliadori, Barbara De Rossi, Stefania et Amanda Sandrelli, Nanni Loy, Ruud Gullit, Nicola Pietrangeli, Antonio Cabrini, Stefano Tacconi, Milly Carlucci, Gianni Boncompagni, Gino Paoli, Alessandra Martines, Jas Gawronski et Ottavio Missoni.

([2] Née en 1955 d'un partenariat entre Fiat, Bianchi et Pirelli avant d'être intégrée dans le giron Fiat en 1968, l'Autobianchi n'aura produit, tout au long de ses 40 années de vie, que sept familles de modèles : Bianchina (1957), Stellina (1963), Primula (1964), Giardiniera (1968), A111, A112 (1969) et Y10 (1985).

[3] Suivant la nomenclature interne de l'époque, la Thema, issue du projet Tipo 4 qui concernait en même temps les Fiat Croma, Alfa Romeo 164 et Saab 9000, était connue comme Lancia Y9.

[4] Acronyme de Fully Integrated Robotized Engine, "moteur entièrement produit par des robots", le Fire est assemblé dans l'usine de Termoli, au centre de l'Italie. Plus de 30 ans après, il est encore utilisé sur les Panda, 500, 500 L, Tipo et Lancia Ypsilon actuelles avec des cylindrées de 1 242 et 1 368 cm³.



La poignée de porte encastrée suivra la Y10 tout au long de sa carrière. Sur les premières 4WD, elle intègre une baguette chromée à sa base. En 1987, les chromes seront réservés aux Fire LX et supérieures, la 4WD adoptant les modèles 100 % plastique de la Fire de base.



L'option toit ouvrant en verre est un grand classique des années 80. Celui des Y10 peut soit s'entrebâiller, permettant un renouvellement de l'air même en cas de pluie modérée, soit glisser vers l'arrière. Cette solution en limite l'ouverture, mais n'oblige pas à sacrifier l'habitabilité car il coulisse à l'extérieur.

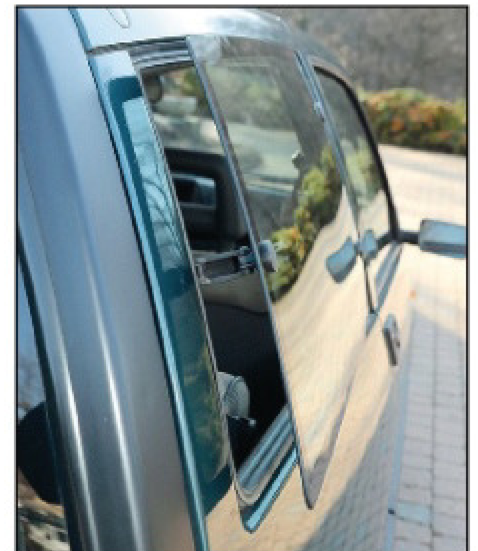


Comme toutes les Y10 de la première heure, la calandre comporte un encadrement chromé et des baguettes verticales et horizontales également chromées. Si la Fire et la Touring sont dépourvues de monogramme, le marquage "4WD" apparaît bien, ici, à droite du logo Autobianchi.



Les jantes sont spécifiques à la 4WD. Elles accueillent des pneus plus larges : 155 (comme sur la Turbo), contre 135 sur les autres Y10.

Même si elle est adaptée aux chemins de campagne, la Y10 n'a rien d'une vraie tout-terrain.



Les vitres de custode sont entrouvrables par le biais d'un système manuel. Sur la Turbo, elles sont électriques.



Pour laisser le champ libre à l'orifice de remplissage situé exactement au même endroit que sur les Y10 traction aux flancs lisses, le bandeau côté droit comporte une découpe.

Le hayon possède des charnières graissables en enlevant les petits cabochons ronds sur le haut de custode.



La contre-porte est minimaliste : pas de manivelles (les vitres électriques, en option, se commandent du centre du tableau de bord) et la poignée est encastrée dans l'accoudoir, tout comme la fermeture de sécurité (qui s'entrevoit, l'élément rouge indiquant la position ouverte). Le revêtement en simili est spécifique à la 4WD. En bas, on remarque une poche aumônière, un accessoire un peu désuet sur une auto des années 80 et qui, comme on peut le constater, ne résiste pas au temps.



L'atmosphère intérieure est commune au reste de la gamme, avec quelques éléments spécifiques : les sièges en tissu et simili, le volant aux branches minces identique à celui de la Turbo, la partie inférieure du tableau garni en plastique clair (en plastique noir sur les Fire de base, en alcantara sur les Fire LX, Touring et Turbo). Dans l'ensemble, on se croirait davantage à bord d'une familiale que d'une citadine.



Très riche et bien lisible, le combiné se compose d'un tachymètre, de deux compteurs, d'un compte-tours, d'une jauge à essence, d'un manomètre d'huile, des températures d'eau et d'huile et de seize voyants complétés par l'Electronic Check qui informe sur l'efficacité des feux et sur la fermeture correcte des portes. Ce dernier ainsi que le compte-tours et les deux indicateurs à huile étaient en option.

Homologuée pour cinq, la Y10 est en réalité une 2+2 : l'espace arrière est rikiki, et si les sièges AV sont totalement reculés, il est impossible de trouver de la place pour ses jambes.

La vue latérale met en valeur la ligne "tronquée" de la Y10. Une façon de donner du volume à une auto par ailleurs assez petite.





Sur le côté gauche du siège conducteur se trouvent le réglage de l'inclinaison du dossier et, devant, le déblocage de l'ouverture du hayon : seules les Y10 haut de gamme y avaient droit.

C'est la première (et la dernière) fois qu'Autobianchi s'essaye à la transmission intégrale

lires pour la Fire quand la mieux équipée des Panda, la 45 Super, s'achète 9,2 millions et la Uno 45 S trois portes, qui garde l'ancien 903 cm^3 culbuté mais se révèle bien plus habitable, vaut 10,4 millions. Résultat : Autobianchi, qui prévoyait d'écouler au moins 60 000 Y10 par an, doit se contenter de 35 000 ventes en dix mois. Des mesures pour remédier à cette situation sont donc prises en janvier 1986, dix mois seulement après la sortie de l'auto. La version de base se dédouble en une Fire à la présentation plus sommaire commercialisée 9,4 millions et une Fire LX plus riche en équipement et également moins chère. Les Touring et Turbo reçoivent quant à elles une dotation plus complète avec un rabais moyen d'un demi-million par rapport aux anciens modèles équivalents. La recette fonctionne : en six mois et demi, on a vendu autant de Y10 que dans les dix mois précédents. En octobre de la même année, la gamme s'élargit avec l'arrivée de la 4WD, Four-wheel Drive, un modèle à transmission intégrale. C'est la première (et la dernière) fois qu'Autobianchi s'essaye dans ce domaine, et la recette est simple : puisque la Panda, véhicule dont la Y10 dérive, existe depuis trois ans en version 4x4, pourquoi ne pas en profiter pour offrir à la clientèle une citadine aussi chic que capable de franchir des chemins interdits à une traction ? Si l'essentiel de la mécanique de la nouvelle Y10 4WD reprend le système Steyr-Puch de la Panda 4x4, il ne s'agit cependant pas d'un vulgaire copier-coller car l'Autobianchi, en accord avec son positionnement élitiste, gagne en technicité. Le moteur reste bien sûr le Fire monté, dans l'intervalle, sur les Panda et Uno, mais dans une version plus adaptée à l'usage tout-terrain atteignant les 50 ch à 5 500 tr/mn (contre 45 ch à 5 000 tr/mn précédemment) grâce à un profil d'arbre à cames différent. Le principal souci de la transformation en 4x4 est la présence de l'essieu à Omega à ancrage central occupant l'endroit où doivent se situer l'arbre de transmission et le différentiel arrière accouplé au pont tubulaire. Le problème est vite résolu en adoptant le bon vieux pont rigide muni de ressorts à lames longitudinaux de la Panda, rustique mais efficace. En sortie de différentiel avant se trouve un couple cylindrique qui transmet le mouvement à un couple conique puis à l'arbre longitudinal en trois tronçons : oscillants à l'avant et à l'arrière, fixe dans sa partie centrale. L'enclenchement du pont arrière se fait manuellement, même en marche. Jusque-là, les différences avec la Panda sont minimes. Mais tandis que sur la Fiat, le passage s'actionne par une tirette mécanique au plancher, on a ici droit à un poussoir sur le tableau car la commande est du type électropneumatique. Autre divergence : la désactivation du pont AR comporte le désaccouplement des deux demi-axes arrière lorsque le mode 4x4 est déconnecté ; autrement dit, c'est un système de roue libre automatique qui évite tout entraînement inutile des organes de transmission arrière. La Panda première génération n'accueillera la roue libre (mais manuelle) qu'en fin de carrière, sur la version Climbing d'avril 2002. Quant à la boîte, elle est identique à celle de la Panda 4x4. Par rapport aux Y10 Fire et Touring, on note juste une 5e un peu rallongée en fonction des divers rapports de pont. Le reste du châssis est revisité : la voie avant est plus étroite de 19 mm, l'empattement est allongé et les pneus sont des 155/70 au lieu des 135/80. Pour faire place à la trans-



Malgré les efforts pour le rendre pratique (la banquette est repliable 2/3-1/3), le coffre est très petit et son seuil d'accès très haut.



Laura Laurenti et son Autobianchi Y10 4WD 1988

"Plus d'un quart de siècle ensemble"

Lorsque Laura Laurenti a acheté son Autobianchi Y10 4WD, elle venait de déménager dans les collines autour de Turin. « Nous étions en 1992, m'explique-t-elle, et j'étais à la recherche d'une petite voiture agile, utilisable même (et surtout !) en plein hiver pour accompagner les enfants à l'école en cas de neige et de verglas et, bien sûr, me rendre au boulot. Je suis tombée sur ce modèle de janvier 1988 avec 20 000 km au compteur et je n'ai pas hésité à l'acquérir. Je n'aurais cependant jamais imaginé qu'il resterait en ma compagnie durant plus de 25 ans ! » En effet, si tout au long de ces années, Laura a changé plusieurs fois de voiture, elle n'a jamais renoncé à sa Y10 bleu pétrole (qui, dans le nuancier Autobianchi, signifie tout simplement vert sombre). Elle l'a juste mise un peu de côté, en la conduisant régulièrement au moins une fois par mois pour qu'elle reste en parfaite condition. A présent, son auto totalise 134 000 km, presque entièrement parcourus dans les dix kilomètres qui séparent Moncalieri de Turin. « Les sorties se résument à deux voyages à la mer en Ligurie, l'une à Ventimiglia, l'autre à Bordighera. » Parfaitement dans son jus, ce modèle n'a vu le mécano que pour les vidanges ou le remplacement des pneus. Seule exception : le tissu du siège conducteur, dont la partie latérale a été récemment reproduite par un artisan car elle était usée et légèrement déchirée. ■

Identification



Frappe à froid : sur l'aile AVD, renversée pour être lue aisément.



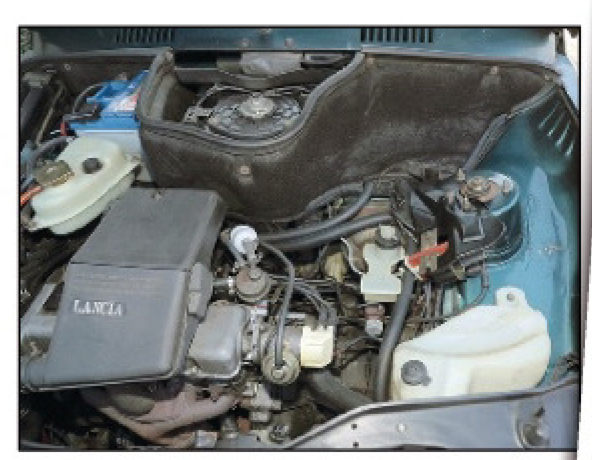
Plaque constructeur : juste en face, sur l'aile AVG, un peu décalée vers la partie avant. Notez le badge Autobianchi associé au nom Alfa Lancia Industriale, l'entreprise qui – suite au rachat d'Alfa Romeo – regroupait, à partir de 1987, le haut de gamme du groupe Fiat.



L'élément le plus important de la 4WD se situe à gauche du volant, en lieu et place du porte-monnaie des Y10 traction : c'est la commande pour l'enclenchement des roues AR.



La roue de secours, en acier, est logée dans le compartiment moteur. Il s'agit d'un héritage de la Panda. C'est la dernière voiture du groupe à opter pour cette disposition, assez pratique car l'espace destiné aux bagages n'est du coup pas utilisé. La roue est soutenue par le bocal du lave-vitre, spécialement conçu pour s'adapter à cet agencement.



Une fois la roue retirée, on retrouve, en dessous, le bocal du liquide des freins.



Puisque la marque Autobianchi n'était alors plus présente qu'en Italie et en France, on n'a pas hésité à badger le filtre à air Lancia. Par contre, on retrouve un monogramme Autobianchi juste derrière, sur le carénage du réchauffeur !

Chaque centimètre carré est utilisé : ainsi, le cric se retrouve sur l'aile avant droite. Bien vu !

L'adhérence et la motricité sont d'excellent niveau, mais l'Autobianchi n'est pas une véritable auto tout-terrain

mission AR, le réservoir est diminué de 47 à 35 litres, ce qui, conjugué à une consommation plus élevée, implique une autonomie limitée qui dépasse difficilement les 450 km.

A une époque où la mode du 4x4 commence à s'imposer, le prix encore une fois très élevé de la 4WD (14,5 millions, soit 1,5 fois plus que celui d'une Y10 Fire et davantage qu'une Volkswagen Golf 1300) ne décourage pas la clientèle. Avec une gamme désormais complète, la petite Autobianchi [5] sera produite non seulement à Desio, mais également à Turin (Mirafiori) et dans les usines Alfa Romeo d'Arese et de Pomigliano d'Arco. L'évolution de la 4x4 suit celle du reste de la gamme. En décembre 1987, pour les marchés qui l'exigent, arrive une version à pot catalytique et injection électronique "single point" faisant tomber la puissance du 999 cm^3 à 45 ch. En février 1989, à l'occasion d'un léger restylage [6], la 4WD passe à la variante 1 108 cm^3 injection et 50 ch du même bloc. En mai 1991, le rapport de pont s'allonge un peu pour réduire la consommation. Un remaniement bien plus profond intervient en octobre 1992, quand la Y10 fait peau neuve avec une face avant redessinée, des optiques arrière plus larges qui obligent à déplacer la plaque dans le pare-chocs et un tableau de bord à la partie supérieure revisitée. Les jantes sont désormais en acier et on note que les bandes de protection sur les flancs, éléments de distinction de cette variante, ont disparu. Le réservoir, unifié avec le reste de la gamme, est dorénavant de 43 litres. Fin 1993, la 4WD change son nom en Sestrière. En janvier 1995, désormais en fin de carrière, son Fire 1.1 injection gagne 4 ch pour atteindre 54 ch et la vitesse passe de 142 à 147 km/h. La remplaçante de la Y10, la Lancia Y dévoilée en novembre 1995, n'aura jamais droit à une finition 4x4.

Quand j'arrive chez Laura, je trouve sa belle Y10 dans la cour, le moteur tournant, ce qui ne me surprend pas. Ayant possédé trois Y10 d'affilée, entre septembre 1987 et janvier 1993, je sais pertinemment que le principal défaut du moteur Fire de la première génération (c'est-à-dire de la version à carburateur) est son fonctionnement à froid. Tu as beau insister sur le starter, il rechigne durant une quinzaine de minutes. Si tu veux que ta belle fasse bonne figure devant le journaliste de *Gazoline*, mieux vaut donc la préchauffer avant ! Je pars donc en essai dans les meilleures conditions : une mécanique à la bonne température, du beau temps, des ruelles et des collines où prendre du plaisir avec cette petite baroudeuse. Première impression : le moteur est très nerveux, voire sportif. Il monte en puissance avec une rapidité étonnante. Hélas, il est très bruyant, même à allure modérée, car les rapports, pensés pour pouvoir se sortir des situations les plus critiques, sont trop courts pour une utilisation "normale". Concernant la boîte, elle garde la maniabilité des commandes Fiat des années 80 : le levier est long, ses mouvements larges et sa précision inexistante. C'est très gélatineux, et pour tout dire franchement désagréable. La direction, légère en manœuvre, est un peu lente et elle a tendance à "suivre" les irrégularités du terrain, ce qui demande un travail de correction permanent. Si, à mes yeux, les freins ne souffrent d'aucuns reproches, je ne peux en dire autant du comportement. Un zeste sous-vireuse en toute condition, moins légère à grande vitesse que la version à traction avant, la Y10 4WD est rassurante. Son pont arrière offre une bonne adhérence, sans sautillements, mais reste rigide au niveau de l'amortissement, ce qui, ajouté au bruit du moteur, situe le confort à un degré bien modeste et peu en phase avec l'image haut de gamme de cette citadine aux ambitions *yuppies*. Et quand le goudron n'est plus là ? Pour passer en mode 4x4, il suffit d'un seul doigt. L'adhérence et la motricité sont excellentes, mais l'Autobianchi n'est pas une véritable auto tout-terrain : son système somme toute basique de traction intégrale, sa garde au sol limitée et l'absence d'un réducteur la rendent certes apte à faire face aux terrains irréguliers ou instables (la neige notamment), mais ne lui autorisent toutefois pas l'impossible. Après tout, la Y10 est née bourgeoise. Une baroudeuse qui reste chic, même dans la boue. Et qui, de nos jours, vaut la moitié du prix d'une Panda 4x4. Il serait dommage de ne pas en profiter. ■

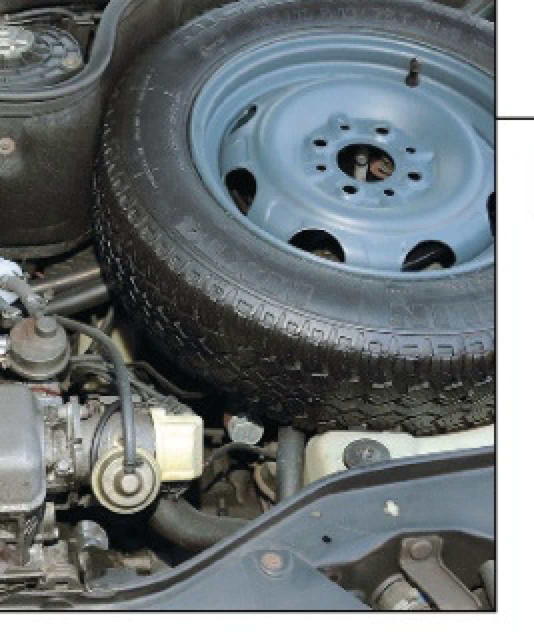
LIRE AUSSI

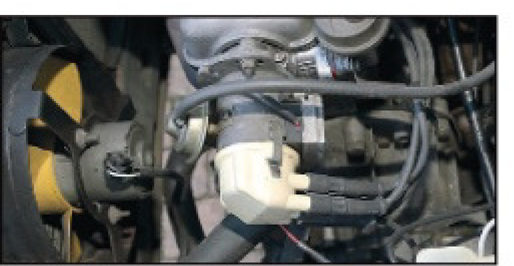
• Autobianchi Y10 Fire : Citadine de caractère [*Gazoline* 185].




[5] La marque Autobianchi ne sera retenue qu'en Italie, au Japon et en France. Et dans ce dernier pays, seulement jusqu'en 1989. Sur tous les autres marchés, la Y10 est une Lancia.

[6] Cette mise à jour comporte l'adoption des antibrouillards de série, d'une grille à encadrement chromé, le montage d'un système de recyclage d'air pour l'habitacle, des nouveaux tissus en carrés et l'augmentation de 176 à 195 litres du volume du coffre grâce à une structure et une inclinaison différente de la banquette.





Sans la roue de secours, on aperçoit le ventilateur électrique et le distributeur.

Passeport technique Autobianchi Y10 4WD

MOTEUR

Type Fiat 156 A3.000. 4 cylindres en ligne, disposé transversalement à l'avant et incliné de 12°. Bloc en fonte, culasse en alliage léger, distribution par un arbre à cames en tête commandé par courroie crantée, vilebrequin sur cinq paliers ■ **Cylindrée :** 999 cm^3 ■ **Alésage x course :** 70 x 64,9 mm ■ **Puissance maxi :** 50 ch DIN à 5 500 tr/mn ■ **Couple maxi :** 8 mkg DIN à 3 000 tr/mn ■ **Taux de compression :** 9,8:1 ■ **Alimentation :** un carburateur monocorps vertical Weber 32 TLF/250 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 32 Ah, allumage électronique breakerless ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION

Traction-avant, train AR enclenchable par commande électropneumatique ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 5 vitesses + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,909 – 2e : 2,055 – 3e : 1,344 – 4e : 0,978 – 5e : 0,731 – MAR : 3,727 ■ **Rapports de pont :** 5,455 à l'avant (couple cylindrique à denture hélicoïdale 11x60), 2,929 à l'arrière (couple conique hypoïde 14x41).

STRUCTURE

Coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes McPherson avec bras oscillants, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers, amortisseurs hydrauliques ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressort à lames longitudinales semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** disques AV/ tambours AR, assistance par servofrein ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Diamètre de braquage :** 9,5 m entre murs ■ **Jantes :** en acier ■ **Pneumatiques :** 155/70 R 13 75 T ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,392 x 1,537 x 1,460 m ■ **Voies AV/AR :** 1,262/1,278 m ■ **Empattement :** 2,178 m ■ **Poids à vide :** 850 kg ■ **Volume du coffre :** 0,176/0,405 m^3.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 145 km/h ■ **Consommation :** 5,2 l/100 km (90 km/h) , 7 l/100 km (120 km/h), 6,8 l/100 km (en ville).

COTATION

Pour un exemplaire en état correct, comptez 1 500 euros, jusqu'à atteindre les 2 300 pour une auto parfaite. Elle est un peu plus chère que les Y10 traction, exception faite des sportives (Turbo et 1.3 GT) qui arrivent à 2 000/2 500 euros. La tendance est à la hausse, mais sans se presser.

Le hayon noir mat est un signe distinctif de la plupart des Y10, hormis quelques séries spéciales telle la Fila de 1987 (entièrement blanche). A l'origine, cet élément était noir car il devait être réalisé en plastique, le risque d'une différence de teinte avec la couleur des flancs était donc important. L'acier a finalement été choisi pour une meilleure robustesse des charnières, mais on a gardé le noir comme trait d'originalité. Les bavettes sont de série sur la 4WD.

AÉRO ET DYNAMIQUE

Ne vous fiez pas à son apparente austérité. La 301 est une voiture techniquement avancée dont les secrets se cachent sous une élégante carrosserie. Avec ses roues avant indépendantes, son châssis "bloctube" et sa carrosserie profilée, cette Peugeot est une audacieuse pétrie d'humilité. Découvrons cet exemplaire de 1934, entièrement dans son jus.

Texte et photos **Hugues Chaussin**



La 301 est tellement fiable qu'on l'utiliserait volontiers pour un exode. En plus, les valises sont déjà sur le toit.


Peugeot
301
-63

Au début des années 30, la nouvelle Peugeot 201 connaît un magnifique succès. C'est même la fierté de la maison, ce qui n'est pas le cas des bonnes vieilles Types 177 et 181, des 9 et 11 CV dépassées par les Citroën C4 puis enterrées par les Rosalie 8 et 10 CV. Afin de se replacer sur le marché, le constructeur franc-comtois élabore une "super 201", un modèle reprenant les fondamentaux techniques de cette dernière, à commencer par son inédit train avant à roues indépendantes, mais doté d'une carrosserie plus volumineuse et d'un moteur plus gros. Outre sa suspension avant très moderne, pour ne pas dire audacieuse à une époque où la quasi-totalité des fabricants utilisent des essieux rigides en acier forgé, la 301 fait valoir un châssis d'un genre nouveau. Dénommé "bloctube", il est constitué de longerons et de traverses équipés de tôles de fermeture. Si ce dispositif occasionne une prise de poids certaine, la rigidité qu'il procure est sans précédent. Excellente à tous points de vue, cette technologie Peugeot sera peu à peu reprise par la plupart des constructeurs, tout comme d'ailleurs les roues



Calandre en coupe-vent inclinée et phares rapprochés placés très bas : le museau de la 301 suggère le dynamisme.

Sous le feu arrière droit, un marquage 301 réalisé à la peinture identifie le modèle.

Rétroéclairée, la plaque minéralogique arrière est encadrée par deux feux rouges à la puissance toute symbolique.

La 301 est une auto de taille moyenne qui se veut à la fois économique, performante et élégante

avant indépendantes. Introduite au printemps 1932, la 301 est une voiture de taille moyenne qui se veut à la fois économique, performante et élégante. Prétendument « imbattable en reprises et en côtes », celle-ci est pourtant assez modeste mécaniquement puisqu'elle ne peut compter que sur un 4 cylindres deux paliers de 1 465 cm^3 permettant de frôler péniblement les 90 km/h. Imaginez un peu la nervosité… Mais l'ambition de Peugeot est d'initier une nouvelle tendance, celle des 8 CV valant les précédentes 10 CV. Une fois encore, le constructeur de Sochaux aura raison et sera peu à peu imité par la concurrence, à commencer par Citroën qui souhaitera aller encore plus loin avec sa future 7 CV révolutionnaire.
Proposée initialement en limousine, en cabriolet et en coach, la 301 sera disponible en berline en 1933. La ligne du modèle est une réussite, les clients, séduits, ne s'y trompent pas. Ils apprécient des traits sobres et raffinés et les ailes "cycle". Peugeot tient sa revanche ! Désormais, ce sont les Citroën et Renault qui font pâle figure. Au Salon d'octobre 1934, toutes les Peugeot adoptent une ligne modernisée. La 301, qui s'appelle désormais 301 CR, reçoit une calandre en coupe-vent inclinée surmontée d'une tête de lion en figure de proue, des phares obus placés plus bas, des volets de capots horizontaux et des ailes enveloppantes suivant la tendance du tout aérodynamique. « Conduire une Peugeot, c'est être à la mode », vante la publicité. Le Sochalien peut laisser l'humilité aux vestiaires, car il est le premier gros constructeur français à commercialiser des versions grand public aux lignes aérodynamiques. Toujours en quête d'élégance, la 301 adoptera, quelques mois plus tard, un postérieur bombé avant de s'offrir une ultime évolution, au printemps 1934, afin de coller à des modes de plus en plus volatiles. Cette fois, l'arrière est étiré façon robe à traîne, ce qui transforme la voiture de monsieur Tout-le-monde en merveille digne


Cette vilaine cicatrice est le stigmate d'une sortie de route datant de 1947.



Les verres des feux de position sur les ailes avant reprennent la forme du logotype Peugeot.

Assez moderne pour une ancienne, la Peugeot 301 D se comporte très honorablement sur la route. Son freinage est bon – mais d'époque évidemment –, ce qui est également le cas de sa tenue de route grâce aux roues avant indépendantes et aux Michelin Superconfort tout neufs.



Toutes noires, dépourvues d'enjoliveurs et de filets, les roues de la 301 D en finition basique ne pourraient pas être plus austères.



Ces volets d'aération horizontaux sont apparus en 1934.

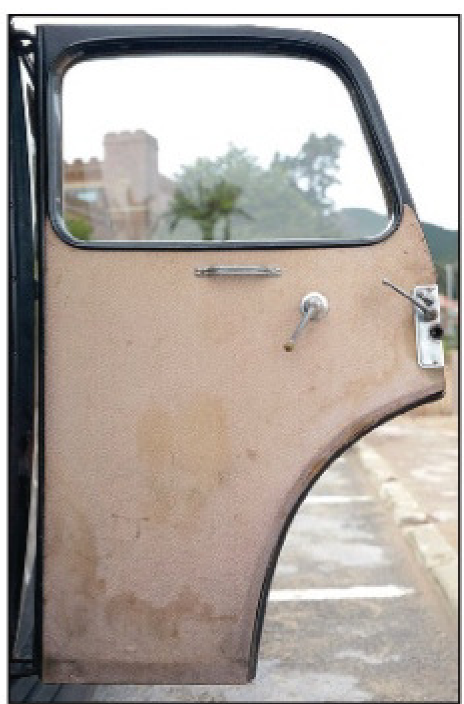
Pare-brise incliné, lignes douces et fuyantes, ailes enveloppantes : en 1934, Peugeot faisait dans l'aérodynamique mais aussi dans la poésie, comme le confirme ce slogan : "Du vent de la vitesse est né… le profil de la Peugeot". Carrément !

d'un grand carrossier. Ce courant atteindra son apogée en 1937, lorsque la 301 cédera la place à une 302 dont la ligne fuseau empruntée à la 402 ira encore plus loin dans la recherche aéro.

Afin d'illustrer cette brillante période Peugeot, j'ai choisi de tester une berline 301 D, version construite en 1934, c'est-à-dire en milieu de production. J'ai volontairement opté pour un exemplaire en strict état d'origine, certes un peu cabossé, mais fonctionnant parfaitement. Une auto qui a réellement 15 000 km au compteur et dont l'histoire chaotique m'a tout de suite ému (lire le témoignage du propriétaire). J'ai rencontré Fedrizzi à Rétromobile et, entre nous, le courant est passé instantanément. Son goût prononcé pour les véhicules dans leur jus, son amour des Facel, sa faveur pour les voitures d'avant-guerre et son idée géniale de créer un groupe Facebook sur les véhicules non restaurés (Nos autos en état d'origine) m'ont incité à effectuer le déplacement jusqu'à Cannes pour essayer sa 301. Uniquement polishée afin de lui donner un minimum de lustre, son auto a également bénéficié d'une révision mécanique et du remplacement des pneus par des Michelin Superconfort tout neufs afin de pouvoir prendre la route sereinement. Si l'état de présentation de cette 301 ne plaît pas à tout le monde, le fait que son propriétaire l'utilise au quotidien ne peut laisser personne insensible. Dans les rues de Cannes, la voiture et son curieux propriétaire sont connus comme le loup blanc. Pensez donc : un homme encore jeune qui va chercher son pain au volant d'une voiture d'arrière-grand-père, cela ne manque pas de surprendre ! La 301 de Fedrizzi est une série D, à la ligne aérodynamique et à la finition de base des versions non "Grand Luxe". On les identifie à leur unique balai d'essuie-glace – dont cet exemplaire est dépourvu –, mais aussi à l'absence d'enjoliveurs de roues (disponibles en option sur cette finition) et de pare-chocs. Seul raffinement apparent : les filets blancs qui courent de part et d'autre de la moulure de ceinture de caisse.

Patinée à mort, avec un intérieur comportant toutes les traces d'usure que l'on trouve généralement dans une auto de près de 80 ans, cette 301 n'en est pas moins au mieux de sa forme. Si le moteur initial, cassé suite à un accident, a été remisé et remplacé par un bloc en état, la voiture a vraiment la fraîcheur de ses jeunes années. Pour démarrer, je la gave un peu d'essence, je tire le bouton du contact, puis j'actionne le démarreur. Dès la première étincelle, le moteur s'ébroue. Simple de conception, limite rustique, ce 4 cylindres latéral est d'une excellente fiabilité : « Il ne m'a jamais laissé en rade », se satisfait Fedrizzi qui apprécie que son auto « ne chauffe pas, quelles que soient les conditions. En revanche, lorsque je l'ai achetée, son ancien moteur avait tellement chauffé pour avoir tourné sans huile qu'il sentait encore le brûlé après toutes ces années d'immobilisation. La fonte était cramée par endroits. Tous les bronzes des bagues et la totalité du régule avaient fondu. C'était impressionnant », témoigne-t-il. Il s'agit bien sûr d'une situation critique, celle d'une casse qui aurait pu arriver à tout autre bloc. En état, ce berlingot permet sans doute d'aller au bout du monde, ainsi que nous le confirme encore Fedrizzi : « Je m'en vais loin à son volant. Il suffit juste de prévoir le déplacement. Bientôt, je vais monter en Auvergne avec la galerie chargée d'affaires. Tant qu'à faire, je vais y mettre des valises d'époque ! » Après être sorti de l'agglomération, il me confie le volant. D'emblée, je suis séduit par l'"usure quasi nulle de cette voiture. Son kilométrage, d'origine, est confirmé par l'absence totale de jeux dans la direction, les articulations et les différentes commandes. Malgré son allure défraîchie et son intérieur élimé, ma 301 d'un jour se comporte à la perfection. Même au passage des dos-d'âne, elle n'émet pas le moindre bruit, ne cogne pas, l'auto est parfaitement amortie. Sur les trous et les bosses, c'est pareil. Je le confesse, je ne m'attendais pas à rencontrer autant de rues défoncées dans cette ville balnéaire dotée d'un certain prestige. Comme le dit justement Fedrizzi : « A Cannes, il ne faut pas voir que la Croisette. » En effet…

Malgré ses près de 80 ans, cette 301 est au mieux de sa forme


La taille de la portière arrière trahit le gabarit compact de la berline 301.

Sur ce littoral, on attaque directement la montagne dès que l'on

Fedrizzi Fortunio et sa Peugeot 301 D 1934

“Moins de 10 000 kilomètres”



Certaines autos comptent plus que d’autres dans nos cœurs de rouleurs. Pour Fedrizzi, il n’y a pas à tortiller, c’est la 301 : « Je suis fou des 301. Elles sont très fiables, marchent mieux que les Rosalie, même les 10 CV. J’en ai eu plusieurs et je m’en suis toujours servi régulièrement. Celle-ci est ma dernière. Je cherchais un exemplaire dans son état d’origine, même un peu défraîchi, afin de conserver le charme d’une auto qui a vécu. Elle était en annonce sur internet. Il y avait deux clichés de mauvaise qualité, mais la voiture m’intriguait. J’ai donc demandé à ce que l’on me fasse parvenir des photos supplémentaires et j’ai été conquis par son état. Sans la voir, j’ai envoyé un mandat au vendeur ! Ensuite, je me suis renseigné sur l’identité du premier propriétaire, un médecin du Mont-Dore nommé Jean Bouchon. Puis, en la nettoyant, j’ai remarqué plusieurs stigmates pouvant correspondre à un accident. Ensuite, j’ai découvert un constat rempli sous le siège. J’ai réussi à entrer en contact avec la fille du monsieur, une vieille dame qui se trouve en maison de retraite. Elle s’est souvenue de cette fois où son père était parti rendre visite à un malade. Elle avait 15 ans à l’époque. Sur la route, il s’était mis dans le fossé, ce qui avait plié les deux pare-chocs. Un paysan avait sorti l’auto avec son tracteur, puis avait repris son chemin. Il ne le savait pas, mais le carter moteur était fendu et toute l’huile s’est déversée, entraînant une casse inévitable sur le retour. Il avait alors entreposé la voiture et ne s’en était plus jamais servi.
En remontant son histoire, j’ai compris qu’elle avait été commandée en 1934, mais livrée seulement en 1937. Le propriétaire a ensuite été appelé pour la guerre et il ne l’a ressortie qu’en 1946. L’accident, constaté par un garde champêtre, s’est produit le 19 janvier 1947, ce qui explique le très faible kilométrage de la 301 qui n’avait pas 10 000 km lorsque je l’ai acquise. Auparavant, j’ai eu une 201 D, une 201 M et deux 301 D, mais celle-ci est ma préférée. J’ai un immense respect pour son parcours semé d’embûches, ainsi que pour les compagnons qui ont travaillé dessus chez Peugeot. Ces autos jamais restaurées m’émeuvent plus que les autres, c’est comme ça, que veux-tu…? » ■



Les places arrière sont accueillantes et encore confortables. Il faut dire que leurs ressorts n’ont guère eu le temps de s’user…



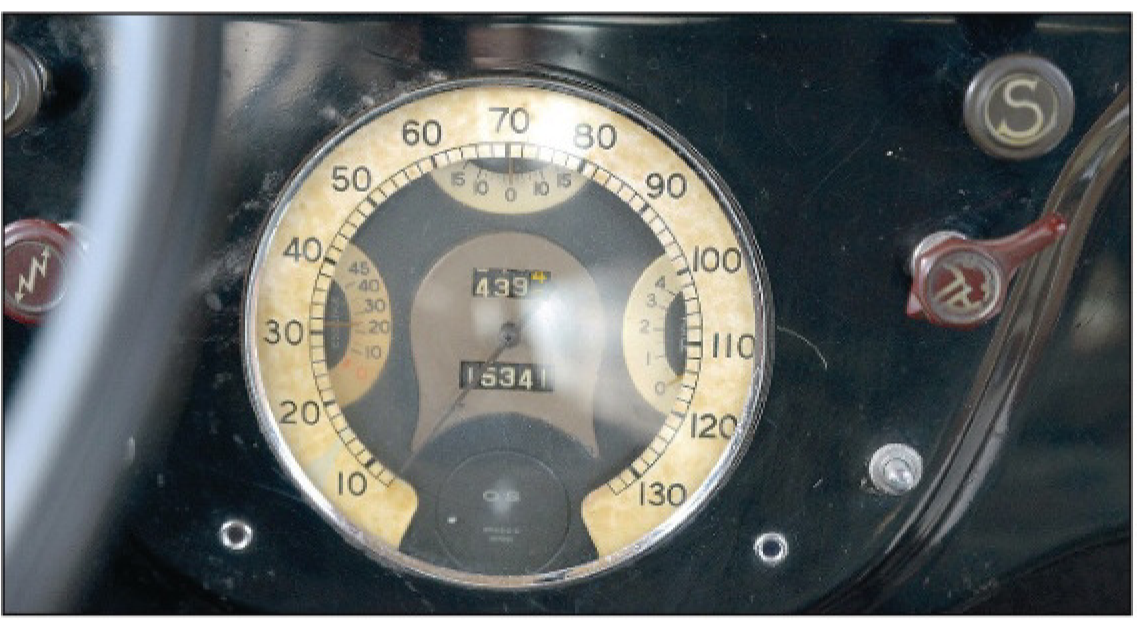
Afin de sauver ce qui peut encore l’être et rendre les fauteuils plus présentables, Fedrizzi a opté pour un bon vieux plaid.



Ce volant noir en bakélite est assez austère. Les commandes d’éclairage et d’avertisseur sont regroupées sur la molette du centre.



Certes, le tissu a mal vieilli, mais il témoigne encore d’un certain sens du raffinement.



130 km/h ? Même en chute libre, n’y comptez pas. Atteindre les 100 km/h suggérés par le constructeur nous semble déjà compliqué… Au passage, vous apprécierez le kilométrage d’origine.



La dynamo est prise en sandwich entre l'hélice du ventilateur et la pompe à eau directement usinée dans le carter en fonte greffé au-dessus de la culasse.



Peu sophistiqué mais robuste, le 4 cylindres latéral de la 301 tourne tout de même à 4 000 tr/mn. Il est intéressant de noter qu'à partir de mars 1934, son vilebrequin a gagné un troisième palier.

Le carburateur horizontal Solex de 30 mm, qui est réputé avoir un meilleur rendement qu'un vertical, nourrit bien le moteur. Remarquez les chapes de maintien des tubulures.

LIRE AUSSI

- **Peugeot 301 [1932-1936] :** Guide d'achat [*Gazoline* 103].
- **Peugeot 301 D Coupé :** D'abord une superbe ligne [*Gazoline* 137].





Parmi l'outillage spécifique figure cette clé pour les chapeaux de moyeux.

Passeport technique Peugeot 301 D

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal AV type SER 4, bloc et culasse fonte (culasse alu sur modèle 1936), un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes latérales par cylindre, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin sur trois paliers, antifriction par régule, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages ■ **Cylindrée :** 1 465 cm³ ■ **Alésage x course :** 72 x 90 mm ■ **Puissance maxi :** 35 ch à 4 000 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 6:1 (6,6:1 avec culasse alu) ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps horizontal Solex 30 BHFD, pompe à essence mécanique ■ **Allumage :** par deux batteries 6 V, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide.

TRANSMISSION

Roues AR motrices par tube de poussée et pont à vis ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande mécanique ■ **Boîte de vitesses :** 3 rapports (1re non synchronisée) + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,260 – 2e : 0,578 – 3e : 1 – MAR : 0,216 ■ **Rapport de pont :** 4 x 21 ou 4 x 22.

STRUCTURE

Berline 4 places, châssis à longerons fermés et carrosserie composite ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par bras inférieurs oscillants et ressort semi-elliptique transversal supérieur, amortisseurs à levier ■ **Suspension AR :** essieu rigide, deux ressorts quart-elliptiques longitudinaux, amortisseurs à levier ■ **Roues :** en tôle pleine 400 mm ■ **Pneus :** Michelin Superconfort 140 x 40 ■ **Freins :** tambours AV/AR à commande par câbles ■ **Frein à main :** mécanique agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à boîtier ■ **Rayon de braquage :** 5,50 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,09 x 1,50 x 1,62 m ■ **Empattement :** 2,59 m ■ **Voies AV/AR :** 1,21/1,24 m ■ **Poids :** 1 047 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 100 km/h ■ **Consommation :** 9 à 11 l/100 km.

PRODUCTION

Septembre 1934 à septembre 1936 : 30 058 exemplaires, sur un total de 70 497 Peugeot 301 toutes versions confondues produites depuis juillet 1932 ■ **Carrosseries :** limousine 4 places luxe (type A6 L), conduite intérieure 4 places (A6 S), berline commerciale 2 places (6 C), coupé 2/4 places (CO6), coupé décapotable 2/4 places (CD6) ■ **Puissance fiscale :** 8 CV.

COTATION

L'avantage, avec les conduites intérieures d'avant-guerre, c'est qu'elles sont devenues très abordables. Ne comptez pas plus de 6 000 euros pour une berline 301 D en bel état. Moins si vous parvenez à dénicher une auto propre, dans son jus, avec une mécanique révisée.

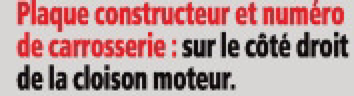




Considérant l'important porte-à-faux arrière de la 301, une languette métallique permet de faire glisser le cric jusqu'au niveau de l'essieu sans avoir à se coucher sous le véhicule. La longueur de la manivelle aide à faire le reste.

Identification





Plaque constructeur et numéro de carrosserie : sur le côté droit de la cloison moteur.



Plaque carrosserie : sur le pied de porte avant gauche.

L'élégance discrète de la 301 D se retrouve dans cet arrière équipé d'un cache-roue de secours incorporé au couvercle de malle.

tourne le dos à la mer. Aux commandes d'une populaire d'avant-guerre, ce genre d'exercice n'est pas des plus agréables dans la circulation actuelle. Plus personne n'est habitué aux voitures qui peinent dans les côtes. Sans compter le manque de patience de quelques conducteurs qui frise l'irrespect. Vous l'aurez compris, les performances ne sont pas le point fort d'une 301 – même "D" – nantie de 35 chevaux, soit un de plus que la version des débuts. Annoncée pour 100 km/h, il est peu probable qu'elle puisse atteindre cette vitesse à fond de troisième, sauf avec la complicité d'un bon faux plat et le renfort d'un vent arrière de force huit. En conséquence, dans les montées, il faut savoir prendre son temps. Et l'imposer aux autres. Malgré son défaut de puissance, la 301 vient à bout de toutes les déclivités, comme si sa force tranquille était inébranlable. En revanche, elle a une petite tendance à déjauger dans les pentes les plus prononcées et lorsque le niveau d'huile est proche du mini. Cela nous est arrivé, c'est pourquoi nous décidons de nous arrêter chez le premier garagiste afin de solliciter deux ou trois verres de lubrifiant. Près d'un giratoire, nous repérons un garage derrière une grande pancarte jaune. Nous présentons notre vieille mémère, mais le gérant, indifférent, refuse de nous vendre moins de cinq litres de liquide tiré d'un fût. Et à 71 euros hors taxe s'il vous plaît. Au revoir monsieur ! Et merci pour le service. Heureusement, il y a des gens sympas, comme celui que nous avons rencontré à quelques encablures de là. Il s'appelle Sahbi, tient le Centre Auto de Valbonne et nous a offert un litre d'huile « parce qu'il faut bien dépanner ».

Le commerce est un métier, tout le monde n'est pas fait pour, la preuve. Nous reprenons la route, sereins, direction l'arrière-pays. J'apprécie la délicatesse de cette bonne vieille 301. Sa conduite est souple, elle est prévenante, freine en ligne avec une énergie que je n'aurais pas soupçonnée. Je le confesse, mon goût prononcé pour les autos des années 30, ces avant-guerres modernes avec lesquelles il est vraiment possible de rouler, ne favorise pas mon objectivité. Mais ma satisfaction a aussi et surtout une cause réelle et sérieuse : cette 301 D est tout simplement une très bonne automobile. Une voiture pétrie de qualités, à commencer par un prix très attractif. Ces populaires en carrosserie berline, limousine ou commerciale ne sont plus guère tendance, ce qui est bien dommage lorsque l'on considère leur fiabilité et leur facilité d'usage. Du coup, l'offre est supérieure à la demande et les tarifs sont de plus en plus bas. Allez éplucher les petites annonces, vous serez sans doute surpris. Il s'agit donc d'un modèle d'accès judicieux

Dans les montées, il faut savoir prendre son temps et l'imposer aux autres

pour qui souhaite s'essayer aux fascinantes avant-guerres. Promenez-vous en 301 et vous déclencherez l'enthousiasme de toutes les personnes croisées. Attendez-vous à ce que l'on vous dise : « Votre Traction Avant est très jolie, mon grand-père avait la même. » Cette propulsion est certes plus rustique que la très populaire Citroën, mais sa conduite est aussi nettement plus dépaysante, malgré le train avant à roues indépendantes. Elle possède donc des atouts intéressants pour les amateurs de vieilleries que nous sommes. Je vous engage à tenter l'aventure en essayant celle d'un copain, ou tout simplement celle de Fedrizzi si le hasard vous met sur son chemin. Je suis certain qu'il acceptera de bonne grâce de vous confier le volant de ce concentré de charme et d'authenticité. ■

Merci à Fedrizzi pour le prêt de sa 301. On la lui a rendue impeccable, sans une micro-rayure ! N'hésitez pas à visiter son groupe Facebook "Nos autos en état d'origine".



Affichant des performances modestes, la Fiat 1400 B est une voiture qui séduit essentiellement par son confort.

UNE AVALANCHE DE NOUVEAUTÉS



Premier modèle 100 % inédit de Fiat sorti après la Seconde Guerre mondiale, la 1400 est un concentré d'innovations : ligne ponton à la caisse autoporteuse, vitres galbées, système de chauffage et de ventilation, moteur supercarré ou encore pont arrière de conception très originale. Réalisée grâce aux fonds du plan Marshall, l'auto arbore une ligne tout en rondeurs et une robe bicolore évoquant les standards américains. Peu appréciée en collection, c'est une berline à redécouvrir.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

FIAT 1400 B

Si vous demandez à un Italien de moins de 40 ans ce que lui évoque la Fiat 1400, sauf à être un passionné averti, il n'arrivera pas à vous répondre car il n'en aura tout simplement jamais entendu parler. Pourtant, même s'il est très rare d'en croiser un exemplaire aux réunions ou sur les salons, ce modèle a constitué un tournant culturel dans la production du géant turinois : première voiture lancée après-guerre étudiée à partir d'une feuille blanche, elle accueille de multiples nouveautés. Ainsi, c'est la toute première Fiat à coque autoportante, à ailes intégrées à la carrosserie selon le style "ponton", au pare-brise et à la lunette arrière courbes, au système de chauffage et d'aération monté de série [1], au pont arrière associant ressorts à lames et hélicoïdaux [2] et au moteur supercarré [3]. Et pour parachever cette kyrielle d'innovations, il s'agit également de la première turinoise à être proposée, dès ses débuts, en berline quatre portes et – fait bien insolite pour une italienne – en cabriolet deux portes [4].

A son arrivée, en mars 1950, elle remplace l'ancienne 1500 E, laquelle se situait cependant une demi-marche plus en haut en raison de son six cylindres et d'un gabarit plus conséquent (4,50 m de long contre 4,31). Mais dans un pays qui redémarre après la guerre, ce n'est qu'un détail. L'essentiel est qu'elle donne un coup de jeune à la gamme Fiat, jusque-là composée d'anciennes 500 Topolino remaniées (les C en berline et en break aux flancs en bois) et de 1100 dans leurs variantes E, EL (berline allongée pour les taxis), ELR (un break dérivé de la fourgonnette) et S/ES coupé. Hormis cette dernière, à la ligne moderne et charmante due à Pinin Farina, les autres font bien évidemment du neuf avec du vieux. L'arrivée d'une telle voiture dans l'usine de Mirafiori, réaménagée grâce aux fonds du plan Marshall, est donc un événement exceptionnel. Officiellement connu comme ERP (European Recovery Program), ce plan Marshall, approuvé par le Congrès américain en avril 1948, amène dans les caisses de Fiat un prêt de 31 millions de dollars, dont 13,2 sont utilisés à Mirafiori, le premier remboursement étant programmé pour 1952, ce qui signifie se lancer "gratuitement" avec le renouvellement de 25 % des outils. Les presses américaines Budd, qui donnent forme à la 1400, font partie de cette nouvelle donne.

A ses débuts, en 1946, le projet 101 est censé remplacer la 1100 d'avant-guerre

A ses débuts, en 1946, le projet 101, code usine qui identifie la future 1400, est censé remplacer la 1100 d'avant-guerre. Mais à mesure que le travail avance, Fiat se dit qu'une voiture de classe moyenne supérieure, au lieu de moyenne tout court, pourrait sans doute être exportée aux Etats-Unis, notamment grâce aux très bons rapports

[1] La 500 C Topolino de 1949 avait déjà son petit chauffage intérieur, mais l'entrée d'air frais ne se faisait qu'en ouvrant les vitres latérales coulissantes ou le toit en toile.
[2] Ce pont original sur lequel les demi-ressorts à lames ont une double fonction de guidage et de barre antidévers sera repris en mars 1959 sur la 1800/2100. Mais cette solution ne sera retenue que pour deux ans et demi : en août 1961, la deuxième série des six cylindres (1800 B et 2300) revient au plus simple essieu rigide avec ressorts à lames longitudinaux, plus facile à produire, moins encombrant et plus fiable sur route.
[3] Théoriquement, l'avantage d'un moteur supercarré est double : il supporte des régimes de rotation plus élevés grâce aux mouvements verticaux réduits des pistons et permet de réaliser des versions de cylindrée différentes en variant simplement la course (donc les bielles et le vilebrequin) sans intervenir sur le bloc. Dans les faits, la 1400 – aux puissances tout sauf sportives, bien au contraire ! – ne tirera parti que de cette deuxième particularité au moment de concevoir, en 1952, la 1900 dont la course du bloc a été allongée à 90 mm (contre les 66 mm de la 1400).
[4] Si la berline voit le jour à Mirafiori, le cabriolet est produit à Milan, chez le carrossier Colli. Cependant, il conserve des monogrammes "Carrozzerie Speciali Fiat" sur les ailes avant car les éléments spécifiques à ce modèle – capote, portes, banquette AR, capot de malle – sont produits dans le secteur des carrosseries spéciales, abrité dans l'ancienne usine du Lingotto.



La face AV est d'inspiration américaine : grande calandre chromée, moustaches centrales s'achevant dans les clignotants (quelle finesse !), pare-chocs aux bananes géantes et, surtout, antibrouillard central (plus esthétique que réellement utile car placé trop haut).





La 1400 est la première Fiat dont l'orifice de remplissage est protégé par un volet fermé à clé. Il se situe sur le côté gauche, comme sur l'ensemble des Fiat jusqu'à la 124 de 1966.



Contrairement aux précédentes 1400, la B impose presque la teinte bicolore puisqu'on ne compte, dans son nuancier, que deux couleurs unies (bleu foncé et noir) pour dix combinaisons à deux tons.

Ces balais d'essuie-glaces articulés à l'opposé sont spécifiques aux 1400. Chez Fiat, on les rencontre uniquement sur ce modèle.

La lunette arrière enveloppante est l'une des nombreuses nouveautés de la 1400. Elle rend l'habitacle particulièrement lumineux.

Le détail qui tue : sur la voiture d'Emilio, l'autocollant affichant les préconisations du constructeur lors du rodage est encore celui d'origine !

C'est avec la série A de 1954 qu'arrivent ces optiques arrière joliment chromées. La toute première 1400 de 1950 arborait de simples éléments circulaires.

Une charmante baguette chromée souligne la découpe entre les deux nuances. Notez les jantes qui reprennent la teinte de la carrosserie, le chromage étant réservé à l'enjoliveur.



La contre-porte deux tons est parfaitement assortie au bleu de la carrosserie. On a droit à une double poche aumônière des deux côtés. De quoi bien ranger son magazine préféré...



Bienvenue à bord ! L'habitacle est une invitation au voyage avec sa banquette généreuse et son accoudoir central escamotable, ainsi que ses couleurs vives qui accompagnent un tableau de bord clair captant l'attention des passagers avant.



Si les premières 1400 possédaient deux cadrans ronds, la B fait appel à un tachymètre à l'horizontale qui surmonte une jolie montre, le manomètre d'huile, la jauge à essence, le double compteur et quatre témoins.



Le frein à main est commandé par ce levier situé à gauche, sous le volant : pas idéal pour les démarrages en côte...

La 1400 B est la première Fiat à adopter la ligne dite "ponton" qui se caractérise par des ailes intégrées à la carrosserie.

que le constructeur entretient avec Chrysler [5]. L'étude de la nouvelle 1100 est donc ajournée [6] et la 101 devient une auto de 4,30 m à réaliser en deux versions bien distinctes : une quatre cylindres d'environ 1 500 cm³ et une huit cylindres en V de deux litres, cette dernière répondant davantage aux goûts des automobilistes américains. Dans les faits, l'exportation vers les USA n'aura jamais lieu et la grande Fiat, la 1900 de 1952, ne sera rien d'autre qu'une 1400 à la course du moteur allongée dotée d'une boîte à cinq vitesses et d'un joint hydraulique entre moteur et embrayage destiné à réduire les vibrations [7].

A l'origine, la 1400 devait être présentée en octobre 1949, mais l'aménagement des outils de production dans l'usine de Mirafiori en repousse le lancement de cinq mois, soit en mars 1950, au Salon de Genève. La voiture a de quoi surprendre, et pas seulement parce qu'elle est dépourvue de marchepieds : elle est également étonnamment large (1,66 m). A titre de comparaison, notez que la 1800/2100 de la décennie suivante se contentera de 1,62 m… On constate aussi une forte ressemblance entre elle et la Simca 9 Aronde dévoilée pourtant 15 mois plus tard, le 31 mai 1951. Mais contrairement à ce que pourrait laisser supposer la coopération entre Fiat et Simca, les deux n'ont pas un seul boulon identique. En témoignent, par exemple, une différence de 20,7 cm de leurs empattements en faveur de l'italienne, une suspension arrière plus classique sur la Simca et un moteur davantage en lien avec celui de la Fiat 1100 s'agissant de la 1400. Avec ses 44 modestes chevaux pour 120 km/h de vitesse de pointe, cette Fiat s'adresse à une clientèle qui privilégie le confort aux performances.

La 1400 s'adresse a une clientèle qui privilégie le confort aux performances

En avril 1953, à l'occasion du Salon de Turin, le constructeur lance la 1400 diesel, sa première auto dotée de ce type d'alimentation et qui restera d'ailleurs le seul modèle fonctionnant au gazole jusqu'à l'arrivée, en 1978, des 131 et 132 diesel. Même si la carrosserie est celle, moins cossue, de la 1400, sa cylindrée (1 901 cm³) la rapprocherait plutôt de la 1900. Son moteur, déjà exploité sur la camionnette 615N (*Gazoline* 188) et la Campagnola, est alimenté par une injection directe pourvue d'une préchambre Ricardo Comet et ne développe que 40 ch à 3 200 tr/mn. En revanche, son couple est bien plus généreux que celui de la 1400 essence : 9,8 mkg à 2 000 tr/mn, contre 8,3 mkg à 2 700 tr/mn. Les performances sont bien modestes (100 km/h de vitesse maxi, à peine plus qu'une Topolino !), mais la consomma-

[5] Cette coopération envisagée avec Chrysler apparaît comme une prémonition du rachat de la marque américaine par la Fiat de Sergio Marchionne, en 2009, avec la création de FCA (Fiat Chrysler Automobiles).
[6] La 1100/103 ne verra en effet le jour qu'en mars 1953.
[7] Le moteur V8, à l'inhabituelle ouverture de 70° entre les culasses au lieu de 90°, sera réutilisé sur le superbe coupé 8 V produit à 114 exemplaires entre 1952 et 1954 (*Gazoline* 217).


Au centre du tableau de bord trône le cendrier, entouré des haut-parleurs de la radio. Au-dessus se situe un accessoire : le thermomètre de température d'eau. Sur la platine chromée, de gauche à droite, on rencontre le lave-vitre, le témoin des clignotants, le Neiman, les essuie-glaces, l'accélérateur à main. En bas : l'entrée d'air frais (A), les feux, l'antibrouillard, l'éclairage du combiné, le chauffage (R).


La banquette arrière peut accueillir trois personnes, mais l'espace pour les jambes n'est pas bien grand. Sur le dossier avant, on remarque une énorme poignée de maintien et l'immanquable cendrier.



Emilio et Gabriele Ratti et leur Fiat 1400 B 1957

"C'est mon fils qui m'a poussé vers elle"

Emilio Ratti, général de l'armée à la retraite âgé de 61 ans, hésitait : il était tombé amoureux de cette 1400 B mais, en tant que propriétaire de trois anciennes (une Fiat 600 de 1956, une Autobianchi Giardiniera de 1969 et une Alfa Romeo Spider 1600 "Aerodinamico" de 1983), dépenser de l'argent pour acheter une quatrième auto ne lui semblait pas raisonnable. Mieux valait, se disait-il, garder quelque chose de côté pour les études de Gabriele qui venait d'avoir 18 ans. Et c'est justement Gabriele qui l'a poussé à prendre la décision inverse : « Pas de discussion, papa. Tu adores les anciennes, donc tu as bien le droit d'avoir également cette Fiat si tu la veux. Mes études ne doivent pas te limiter. » La voiture, mise en circulation en juillet 1957, avait été dénichée en 2015 chez Alessandro Donadel, un collectionneur de Massa, en Toscane, où vit la famille Ratti. Par manque d'espace, il voulait la vendre, à condition qu'elle reste dans la région et entre les mains d'un vrai passionné. Achetée il y a trois ans, la voiture était (et est) dans un état proche du neuf et presque d'origine : Alessandro n'avait refait que le simili des sièges et la peinture et Emilio a, de son côté, tout juste remplacé l'embrayage. En 2017, père et fils l'ont engagée dans la course de régularité Parma-Poggio di Berceto parcourant les collines entre Toscane et Emilie. Ils ont terminé 45e au classement général et ont gagné le sixième prix du Concours d'élégance Vittorio Klun associé à cette compétition. Une double satisfaction pour la famille Ratti et notamment pour Gabriele qui, dans les prochains mois, passera enfin son permis et volera certainement de temps en temps la 1400 de papa pour se rendre à l'université. Après tout, c'est grâce à lui que cette ancienne Fiat est entrée dans la famille, non ?





La poupe dotée d'ailes légèrement en coin ayant fait son apparition sur la série 1400 A de 1954, seul le monogramme permet d'identifier la B. Le double échappement, accessoire très diffusé à l'époque, apporte un zeste de sportivité. Notez l'éclairage de la plaque de police intégré à la poignée de coffre.

tion est très basse : 6 litres contre 10,5, soit presque la moitié, ce qui justifie en grande partie son prix plus élevé de 21 % [8]. Un an plus tard, le Salon turinois dévoile la 1400 A, premier restylage du modèle de base. L'auto arbore une grille au dessin plus élaboré, des clignotants redessinés, des bananes de pare-chocs lisses au lieu de courbées, une nouvelle poupe formant deux petits ailerons, des optiques arrière revisitées, une épaisse baguette chromée soulignant la ligne de ceinture et des enjoliveurs de roues remaniés. Le moteur, plus comprimé (le rapport volumétrique passe de 6,7 à 7) et alimenté par un carburateur double corps de 36 en lieu et place d'un monocorps de 32, gagne en puissance en atteignant 50 ch pour 125 km/h. La diesel est reconduite sur la nouvelle carrosserie, sans modifications mécaniques. Par contre, le cabriolet tire sa révérence. En mai 1956, la 1400 évolue encore via une série B reconnaissable à ses nuances bicolores évoquant les standards américains. Ce modèle ne franchira pourtant jamais l'Atlantique. On note également un feu antibrouillard central qui, cette même année, équipe aussi les 1900 B et 1100/103 E. Les jantes possèdent des ouïes d'aération plus grandes et le combiné affiche un dessin inédit. Quant à la mécanique, une compression encore augmentée porte la puissance à 58 ch pour un (optimiste) 135 km/h. Lors de son essai routier publié en juillet 1956, le magazine *Quattroruote* affirme en effet ne pas avoir réussi à dépasser les 132,3 km/h. La 1400 B diesel intègre les évolutions esthétiques de la berline et s'offre trois petits chevaux supplémentaires, pour un total de 43.

[8] En 1953, un litre d'essence coûte 128 lires, contre 81 lires pour un litre de gazole.

Ce modèle 1400 B est la vedette de mon essai. Une voiture comme celle-ci ne se conduit pas : c'est elle qui vous conduit. Il faut tout simplement lui faire confiance et lui laisser le temps de vous montrer de quoi elle est capable. Ne vous attendez pas à un tempérament nerveux, des reprises à couper le souffle ou à une prise de virage cavalière. Elle est au contraire l'archétype de la voiture avec laquelle il faut rouler coude à la portière pour aller chercher le pain, sans se presser, en profitant du paysage et de son confort supérieur. La position de conduite est loin d'être irréprochable : l'espace sur la banquette n'est pas compté et les commandes tombent correctement en main, mais la ceinture, très haute, tout comme la partie supérieure du tableau de bord, limite la visibilité, et le siège est tout sauf enveloppant. Le pédalier est bien dimensionné, même si l'embrayage et le frein articulés au plancher restent selon moi moins pratiques que ceux de type suspendu. Au démarrage, le starter automatique (autostarter, comme on l'appelait chez Fiat) est surprenant : il règle l'enrichissement du carburateur en fonction de la température, il n'y a donc pas besoin de tirette. Pas mal pour une voiture de cette époque ! Le quatre cylindre a un son ouaté, ce qui promet des performances tranquilles. La montée en puissance s'avère sage malgré les rapports très courts pour compenser

Cette voiture est exactement telle qu'on l'imagine lorsqu'on la regarde : une grande berline rassurante

le poids et la puissance mesurée. Trop courts je dirais : on est constamment à la recherche du rapport supérieur afin de donner plus d'élan au moteur. Mais quand on enclenche enfin la 4e, le régime chute car l'écart entre 3e et 4e est excessif. Autre bémol : la 1re non synchronisée qui oblige à attendre que les roues soient complètement arrêtées avant de l'enclencher en manœuvre. Si c'est acceptable sur une 600 ou une 1100, ça l'est moins sur une berline de classe. La direction est en revanche un modèle d'équilibre : pas trop lourde en parking, directe, précise, tout juste un peu réactive sur revêtement irrégulier. Même les freins, pourtant des tambours sans servofrein, sont de qualité. Néanmoins, c'est la suspension qui est selon moi la vraie réussite de l'ensemble, notamment en ce qui concerne l'amortissement arrière. Les ressorts hélicoïdaux sont associés à des demi-ressorts à lames faisant office de biellettes

Passeport technique Fiat 1400 B

MOTEUR
Type Fiat 101 B.000. 4 cylindres en ligne disposé longitudinalement à l'AV, bloc en fonte, culasse en alliage léger, vilebrequin sur trois paliers, distribution par soupapes en tête, arbre à cames latéral commandé par chaîne, tiges et culbuteurs ■ **Cylindrée :** 1 395 cm³ ■ **Alésage x course :** 82 x 66 mm ■ **Taux de compression :** 7,5 : 1 ■ **Puissance maxi :** 58 ch à 4 600 tr/mn ■ **Couple maxi :** 9 mkg à 3 400 tr/mn ■ **Alimentation :** par un carburateur double corps Weber 36 DIT 4 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 35 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement :** liquide.

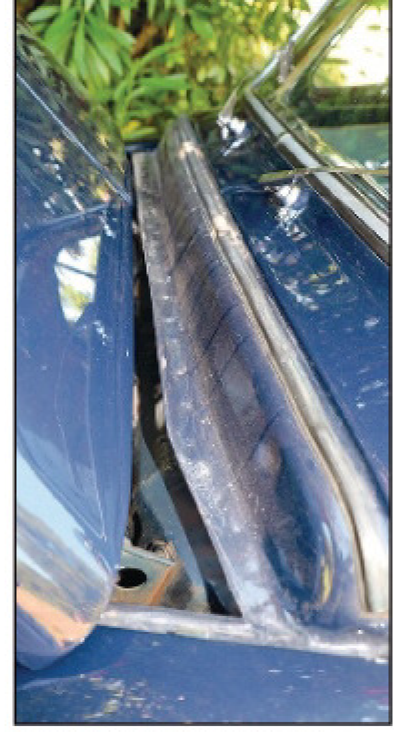
TRANSMISSION
Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports (1re non synchronisée) + MAR, levier au volant ■ **Rapports de boîte :** 1re : 4,007 – 2e : 2,325 – 3e : 1,528 – 4e : 1 – MAR : 4,007 ■ **Rapport de pont :** 4,444 : 1 (couple conique hypoïde 9x40).

STRUCTURE
Berline quatre portes, cinq places, caisse monocoque autoporteuse en tôles d'acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec bras transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide, demi-ressorts à lames longitudinaux en guise de tirants, barre d'ancrage transversale, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins :** tambours AV/AR (diamètre 250 mm) ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur la transmission ■ **Direction :** à vis et galet ■ **Diamètre de braquage :** 10,70 m entre murs ■ **Jantes :** en acier, 14" ■ **Pneumatiques :** 5.90-14 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,325 x 1,655 x 1,575 m ■ **Voies AV/AR :** 1,326/1,320 m ■ **Empattement :** 2,650 m ■ **Garde au sol :** 0,150 m ■ **Poids :** 1 185 kg à vide.

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 135 km/h ■ **Consommation :** 10 l/100 km.

PRODUCTION
1950-1958 : 168 000 exemplaires, dont 78 000 1re série (1950-1954), 50 000 A (1954-1956) et 40 000 B (1956-1958). Le total comprend 13 500 diesel.

COTATION
Bien qu'il s'agisse de la plus récente, la B est également la plus rare des 1400, donc son prix est le plus élevé de la famille : 14 000 euros, contre les 13 000 d'une 1re série et les 12 000 d'une A. La tendance est à la hausse : + 55 % en dix ans.


L'articulation du capot moteur comporte un léger glissement vers l'avant pour en améliorer l'angle d'ouverture et permettre une accessibilité mécanique exemplaire.

LIRE AUSSI
• Fiat 1400 Cabriolet : La plus américaine des italiennes [*Gazoline* 142].
• Fiat 1400 Pinin Farina : L'élégance sans catégorie [*Gazoline* 246].
• Fiat 1900 A Granluce : L'Amérique en point de mire [*Gazoline* 164].

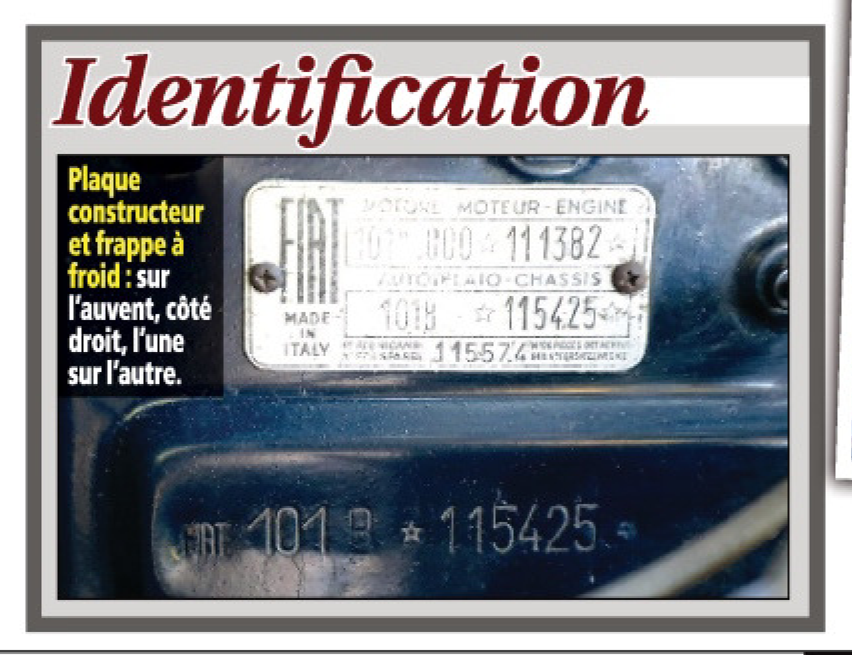


Le carburateur est un double corps Weber de 36. En dessous, on remarque la cuvette censée recueillir d'éventuelles fuites d'essence et protéger le carburateur du vapor lock : une astuce quasi obligatoire compte tenu qu'aspiration et échappement se situent du même côté. Le collecteur, en bas, en témoigne.


Le moteur est surmonté d'un filtre à air cylindrique très volumineux, mais que la forme bombée du capot permet de contenir aisément. Au premier plan, on repère l'entrée d'air du système de chauffage qui manque sur la voiture d'Emilio.

de guidage plus que d'éléments élastiques proprement dits. Ils contribuent au confort de l'ensemble. De plus, malgré les rapports courts, la mécanique n'est jamais trop bruyante. Certes, pour être objectif, je devrais dire qu'à bonne allure, la 1400 est un peu floue, qu'elle a trop de roulis et qu'elle ne s'inscrit pas avec la plus grande précision en virage, mais je ne souhaite pas en donner un avis négatif. Cette voiture est exactement telle qu'on l'imagine quand on la regarde : une grande berline rassurante, adaptée a des longues balades hors des autoroutes. Une auto honnête et parfaite pour savourer tout le goût de l'Italie simple et rurale des années 50. ■

Identification



Plaque constructeur et frappe à froid : sur l'auvent, côté droit, l'une sur l'autre.


Parmi les modifications spécifiques au modèle B de la 1400, on note la roue de secours placée sous le faux plancher du coffre et non plantée à la verticale, ce qui dégage de l'espace pour les bagages. Avec un volume de 330 litres, c'est l'une des berlines les plus spacieuses de son époque.


Pour créer des courants d'air et mieux évacuer les calories, la partie intérieure des passages de roues est pourvue d'ouvertures.


A l'intérieur du capot moteur, on retrouve un éclairage à actionnement automatique (il faut juste que les feux soient allumés) protégé par un grillage.



5 BERLINES QUI EN ONT SOUS LE CAPOT



Les années 60 et 70 ont vu fleurir un joli bouquet de berlines très bien motorisées capables de croiser à 200 compteur dans un confort total. En voici cinq, bien différentes, mais qui ont un point commun essentiel : elles monopolisaient la file de gauche !

Texte **Hugues Chaussin**
Photos **Hugues Chaussin, Frederik Scherer, Daniel Denis, Wikimedia Commons, Isola Press et constructeurs**

Ragaillardi par le succès de sa Neue Klasse, berlines, coaches et cabriolets de conception très moderne, le constructeur à l'hélice a souhaité investir le créneau supérieur, celui confortablement occupé par Mercedes. De nouveau stable financièrement, BMW a ainsi tenté un nouveau coup de génie en reprenant les fondamentaux qui ont assuré la réussite de la famille des "02" pour les transposer à un véhicule plus grand, mieux motorisé et gorgé d'ambition. S'attaquer à Mercedes, qui règne en maître sur les berlines haut de gamme depuis l'avant-guerre, n'était pas gagné d'avance. Mais à bon Bavarois, rien d'impossible… Chez BMW, il n'est pas envisagé de faire un clone du véhicule concurrent. Si la ligne générale doit demeurer discrète et de bon ton, la nouvelle Béhème affichera un air de famille avec les "petites" de la marque. Celui-ci se caractérisera essentiellement par un museau de squale et une ligne de caisse haute, très marquée. En revanche, le capot avant débordant sur les ailes ne sera pas récupéré. Il le sera plus tard, sur la future Série 5.

La marque de fabrique de BMW, ce sont les performances, le caractère et un certain feeling de conduite. Voilà ce qui devra faire la différence. Dans cette perspective, la série "e3" reçoit un moteur totalement nouveau comptant six cylindres en ligne et un arbre à cames en tête. De conception moderne, ce bloc, désigné M30, sera proposé lors de la sortie du véhicule, en septembre 1968, en deux déclinaisons, 2,5 et 2,8 litres, générant des puissances respectives de 150 et 170 ch. Il connaîtra par ailleurs une longue carrière puisqu'il ne s'éclipsera qu'en 1992, après avoir été logé sous le capot des dernières 730. Durant trois années, la "e3" ne fera l'objet d'aucune évolution significative.

C'est en avril 1971 qu'une version plus ambitieuse vient coiffer la gamme. Aux côtés des 2500 et 2800, la nouvelle 3.0 S inaugure une appellation également adoptée par les coupés "e9" dérivés des berlines "e3". Elle fait surtout valoir sa mécanique portée à 3 litres et à 180 ch. Mais il ne s'agit là que d'un amuse-bouche, puisque la vraie évolution est attendue pour le mois de septembre. Cette fois-ci, le 3 litres est équipé d'un système d'injection Bosch D-Jetronic qui porte la puissance à 200 ch tout ronds. Le chiffre est aussi impressionnant que la vitesse de 211 km/h. Désormais, BMW s'affiche sans fausse modestie en maître des *autobahn* ! Performances mises à part, la 3.0 Si a des arguments moins faciles à traduire

L'équilibre du châssis de la 3.0 Si est étonnant pour une auto de ce gabarit

BMW 3.0 Si

SPORT EN SALON

Cette auto, c'est la grande classe. En 1968, le constructeur bavarois se met en tête de venir marcher sur les terres de Mercedes. Pour cela, il imagine une berline imposante, mais surtout puissante. Au confort, la série "e3" ajoute donc le sport. En voici le meilleur exemple : la 3.0 Si de 200 ch...

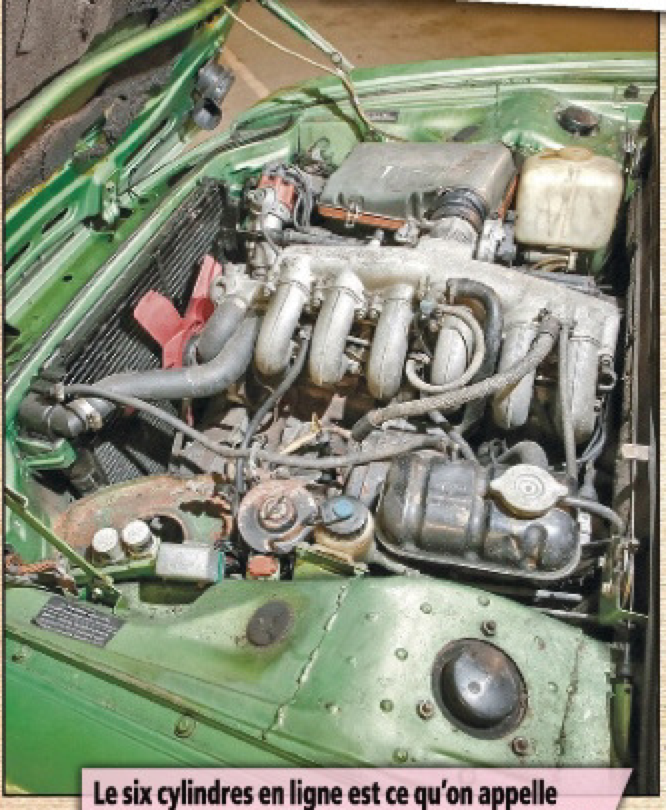
+ Feeling de conduite - Performances

− Corrosion



Daniel Denis

Quand le titre de cet article prend tout son sens...



Daniel Denis

Le six cylindres en ligne est ce qu'on appelle une mécanique noble. Et avec une jolie sonorité.

BMW 3.0 SI [09/1971 - 03/1977] • **Cote en 2008 :** 3 000 euros • **Cote en 2018 :** 8 000 euros.


Le long capot arrière, associé à l'important porte-à-faux, donne une impression de vitesse au profil de 3.0 Si.


Le petit détail "à l'allemande" : la trousse de premier secours (mécanique) intégrée au capot de malle AR.

sur le papier. Il suffit en effet d'en prendre le volant pour apprécier la différence avec une Mercedes. Dédiée au plaisir de conduire, vite tant qu'à faire, la BMW bénéficie d'un châssis aux réglages particulièrement fins. Plus agile que la concurrence, la bavaroise se montre intuitive à piloter et l'équilibre de son châssis est étonnant pour une auto de ce gabarit dotée d'un porte-à-faux arrière très important. Ceux qui connaissent la famille des "e3" et "e9" savent combien la conduite de la berline est plus grisante que celle du coupé, ce dernier souffrant de l'absence de pied milieu. Le freinage est à l'avenant : les quatre disques ventilés de bon diamètre assurent un ralentissement au niveau des performances. En cinq ans d'existence, la 3.0 Si ne connaîtra qu'une petite évolution en 1976, avec le montage d'un nouveau système d'injection qui fera hélas chuter la puissance de 5 ch. Mais ce sera sans gravité dans la mesure où la "e3" a brillamment installé BMW sur un segment nouveau qu'elle ne quittera plus. Elle a également préparé le terrain à la Série 7 "e23" qui apparaîtra en 1977 et transformera l'essai avec panache et distinction. Ce bien-être au volant qui caractérise chacun de ses modèles, la marque le doit en grande partie à la brillante 3.0 Si. ■


Cette vue met en exergue le lien de parenté évident entre la Si et le coupé 3.0 CSi.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 17 CV.
Moteur : 6 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 2 985 cm³ (195, 200 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : injection Bosch D-Jetronic, puis L-Jetronic en 1976.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée ou boîte 3 automatique. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, amortisseurs hydrauliques AV/AR, ressorts hélicoïdaux AV/AR. Disques ventilés AV/AR, assistance ; direction à crémaillère, assistance en option, jantes 14".
Vitesse maxi : 208, 211 km/h.
Consommation : 14 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Septembre 1971 – mars 1977 (22 310 exemplaires).

TENDANCE

Toujours dans l'ombre des coupés e9, les berlines e3 ont toutefois de plus en plus d'amateurs. Leur cote grimpe sûrement.

+20% par an

INDICE DE RARETE


Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Assez bonne auprès du constructeur. Ailes AV (421 euros), portières AR (507 euros), quelques chromes. Pièces de qualité, mais tarifs en conséquence.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : tout rouille, même les panneaux de custode, le capot AV. Contrôlez l'ensemble de la structure, en particulier les chapelles d'amortisseurs AV et les joues d'ailes.
Moteur : joint de culasse, culasse (si temps de chauffe non respectés), injecteurs très coûteux (186 euros pièce), de même que les pièces d'injection.
Points faibles : intérieur tissu qui vieillit très mal, échappements qui se détériorent vite.



Fiat 130

L'AMBITIEUSE QUI A FAIT "PSHIIIT"

+ Sonorité du V6 - Présentation - Ligne
– Lourde

Souhaitée par le directoire Fiat afin de contrer les autos haut de gamme allemandes, la berline 130 avait un sacré bagage technique. Hélas, elle n'aura séduit que les fidèles de la marque turinoise. Chronique d'une mort annoncée...



L'arrière de la Fiat 130 est un peu moins imposant que l'avant.

Isola Press

Peu convaincante face à ses concurrentes européennes, la belle Fiat 2300 a rapidement fait l'objet d'un projet de remplacement. Emanant directement du président de Fiat, Gianni Agnelli, qui a souhaité que la marque populaire italienne investisse ce marché haut de gamme, cette décision n'a pas fait l'unanimité au sein des cadres de l'entreprise. Les premiers à freiner des quatre fers ont été les bureaux d'études. Dirigés par l'ingénieur Dante Giacosa, père de la Fiat 500 et de la Simca 1000, ces derniers n'ont pas jugé opportun le lancement d'un modèle aussi marginal alors même que trois véhicules essentiels, les 125, 127 et 128, occupaient les ingénieurs à plein temps. Cette crispation occasionna un accouchement difficile, mais paradoxalement très rapide.
Le projet initial ayant été abandonné en 1967, soit deux ans avant la sortie programmée de la 130, les équipes techniques furent sommées par Agnelli de se remettre à la planche à dessins. Bon an mal an, Giacosa choisit, dans une logique de rationalisation, d'allonger une plate-forme de 125. Une fois encore, la direction refuse, lui intimant l'ordre d'en développer une spécifique afin d'affirmer une solide ambition technique. Une dernière fois, Giacosa prévient, dans un courrier adressé à ses supérieurs, que la 130 ne sera pas suffisamment aboutie ni détentrice d'une image assez forte pour être bien armée face à la concurrence visée. Mais Agnelli ne transigera pas : la 130 existera et elle sera conforme à ses désirs. Dans le cahier des charges figurent quatre roues indépendantes et un moteur V6. Le luxe ! La SIRA, cabinet d'études indépendant, est mandatée pour réaliser le développement des liaisons au sol, lesquelles se composent, à l'avant, d'un système à jambes de force associé à des barres de torsion afin d'aménager la place suffisante pour le V6. A l'arrière, on trouve deux bras articulés et un tube de poussée, alors qu'une paire de stabilisateurs transversaux complète efficacement un dispositif supérieur aux épures de suspension Mercedes sujettes à de trop importantes variations de géométrie.

Présentée en 1969, la 130 affiche une ligne classique dans l'esprit des productions germaniques

Cette suspension arrière ingénieuse sera reprise sur le coupé Fiat Dino 2400.
Le moteur est confié à un grand monsieur, en l'occurrence Aurelio Lampredi, auteur du V6 Dino chez Ferrari. Afin de respecter les codes de la standardisation, Lampredi choisit de partir du bloc moderne de la future 128, auquel il emprunte les trois-quarts des culasses et des rangées de cylindres. Le V6 obtenu est ouvert à 60 degrés, contrairement au Dino qui l'est à 65. Il reprend toutefois à ce dernier le principe de la très courte course des pistons (66 mm) conjuguée à un alésage très important. Malgré les 2,9 litres de cylindrée, la puissance ressort modestement à 140 ch, sans doute en raison des soupapes en ligne de faible diamètre et de l'alimentation par un unique carbu double corps inversé. Si seulement l'injection avait équipé le V6... Malgré la boîte à ZF cinq rapports (seulement optionnelle), le poids, qui avoisine les 1 600 kg, occasionne des performances trop faibles pour procurer à cette grande routière des prestations suffisantes. Le moteur évoluera donc, dans un deuxième temps, vers une version 3,2 litres de 165 ch, puissance qui permettra de gagner 10 km/h et d'afficher une vitesse de pointe un peu plus digne de 190 km/h dans une sonorité envoûtante.
Présentée en 1969, comme souhaité par le directoire, la 130 affiche une ligne classique dans l'esprit des productions germaniques, mais ses 140 ch initiaux et la planche de bord ratée déçoivent, entraînant un démarrage commercial laborieux malgré les réels efforts effectués concernant la finition et la qualité générale. Le mal sera fait, et la variante 165 ch ne permettra pas de relancer des ventes anecdotiques. Même le sublime coupé dérivé de la berline, fabriqué chez Pininfarina et commercialisé en 1971, ne connaîtra pas le succès escompté. Le clairvoyant Dante Giacosa avait hélas raison. Cette berline de 4,75 m n'avait décidément pas les moyens de ses ambitions. ■

FIAT 130 [03/1969 - 1977] • **Cote en 2008:** 1 000 euros • **Cote en 2018:** 5 000 euros.



La ligne de la 130 est à mi-chemin entre celle d'une 125 et celle d'une berline allemande.

Centro Storico Fiat

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 16, 19 CV.
Moteur : V6 longitudinal AV, bloc fonte et culasses alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. 2 866 cm³ (140 ch), 3 235 cm³ (165 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : propulsion, embrayage monodisque à sec, boîte 3 automatique, boîte 5 synchronisée optionnelle. Levier au plancher.
Structure : plate-forme autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, barres de torsion AV, ressorts hélicoïdaux AR, amortisseurs télescopiques AV/AR. Disques AV ventilés/AR assistés ; direction à boîtier avec assistance, jantes 14".
Vitesse maxi : 180 à 190 km/h.
Consommation : 16 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Mars 1969 – 1977
(15 093 exemplaires).

TENDANCE



+45% par an

Longtemps occultée par son dérivé coupé, la berline Fiat 130 a désormais son lot d'amateurs. Rare en France, surtout en boîte mécanique, elle se vend bien si elle est en bel état et complète.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Mauvaise.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : problématique. Tout rouille et les éléments de carrosserie sont introuvables en état.
Moteur : problèmes de chauffe fréquents.
Points faibles : tendance au vapor lock, échappement fragile.



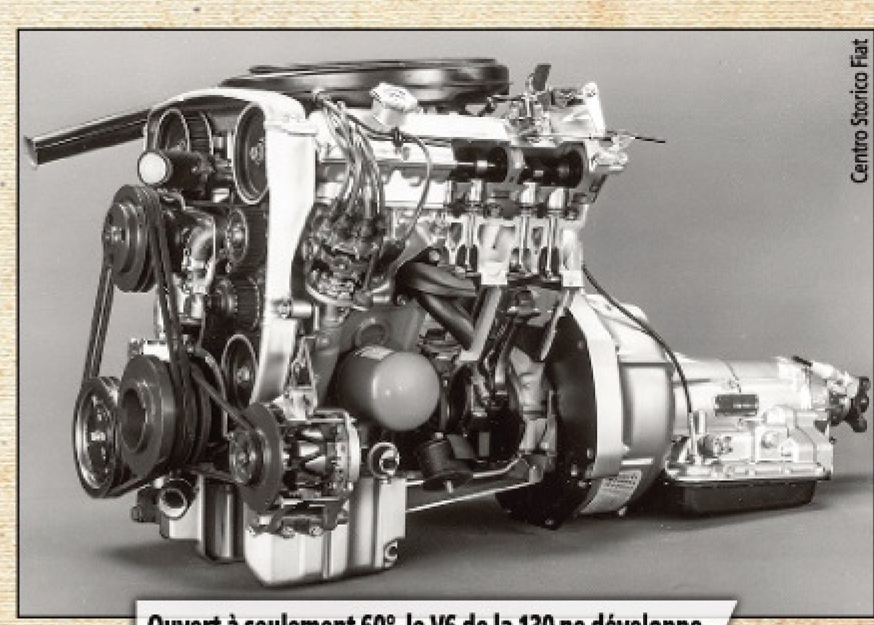
Sa forme générale étant assez réussie, imaginez cette planche de bord dotée de jolis cadrans ronds et d'un volant plus élégant...

Isola Press



Apparu en 1971, le superbe coupé ne parviendra pas à sauver une 130 boudée par le public.

Centro Storico Fiat



Ouvert à seulement 60°, le V6 de la 130 ne développe que 140 modestes chevaux à sa sortie.

Centro Storico Fiat


L'expression "salon roulant" n'est pas galvaudée. C'est magnifique !

Ja

LA PLUS R

Auréolée du titre de "Berline la plus rapide au monde", la Jaguar Mk 2 3.8 abrite un moteur directement issu de la compétition. Forte de 220 ch, elle filait à 200 km/h... en 1959 !

Née à la toute fin des années 50, cette auto préfigurait, à quelques détails près, les fameuses "GTi" sorties 20 ans plus tard. Bourgeoise et sportive, dotée d'un moteur velu et, surtout, d'un véritable tempérament sportif, la plus iconique des berlines de Coventry incarnait, dès l'apparition de sa version 3.4 de 200 ch, un nouveau style d'automobile.
Motivée par le succès de ses Types D aux 24 Heures du Mans, la marque Jaguar a choisi de proposer des berlines nettement plus remuantes que les précédentes 2.4, dites Mk 1. Des voitures dont l'esprit descendrait en droite ligne de la course, la grande réussite du constructeur dans les années 50.
La gamme Mk 2 est présentée au Salon de Londres 1959. Plus fine esthétiquement que les Mk 1, la nouvelle venue s'en distingue également par diverses améliorations techniques comme des voies élargies, un tableau de bord plus rationnel ou encore la présence exceptionnelle pour l'époque de quatre freins à disques assistés. Inédit sur une voiture de série en 1959, cet équipement confirme l'avance technologique du constructeur britannique. Sous le capot se trouve le magnifique moteur XK, un 6 cylindres en ligne à culasse alu, chambres hémisphériques et double arbre à cames en tête. Une merveille qui a fait ses preuves dans une version un peu différente – notamment un bloc rigidifié – entre Mulsanne et le Tertre Rouge, des lieux à jamais associés à l'histoire sportive de la firme.
L'esprit de compétition qui coule dans les veines de la Mk 2, surtout dans sa variante ultime, la 3.8, se confirme lorsque l'on comprend qu'un pont autobloquant est monté de série. Afin de permettre l'utilisation de cette

\+ Ligne - Moteur génial - Raffinement

– Corrosion

La face avant est largement inspirée de celle des XK140.

3597 ZX 45

JAGUAR MK 2 3.8 [10/1959 - 09/1967] • **Cote en 2008 :** 40 000 euros • **Cote en 2018 :** 46 000 euros.

guar Mk 2 3.8

APIDE AU MONDE

L'esprit de compétition coule dans les veines de la Mk 2

"saloon" en compétition, cette dotation est en effet totalement indiquée. Courir au volant d'une berline Jaguar ? Quelle drôle d'idée penseront certains ! Pourtant, le modèle a connu une brillante carrière en rallyes et sur circuits, en témoignent ses quatre victoires consécutives au Tour de France automobile de 1960 à 1963 aux mains de Bernard Consten. Véritable sportive déguisée en Pullman, la Mk 2 éveille les sens dès la mise en route du moteur. Avec son timbre puissant et sa mélodie chaleureuse, le six cylindres double arbre navigue quelque part entre fauve et avion de chasse. Sur l'épaisse planche de bord en noyer, une quantité industrielle de cadrans renseigne sur l'état et les humeurs de la mécanique, notamment ce très grand compte-tours que l'on croirait échappé d'une voiture de course.

L'ambiance intérieure résume à elle seule la formidable personnalité de cette berline pour gentlemen drivers issus des meilleures familles. A côté d'une Rolls, certes infiniment plus coûteuse, la Jag' ne fait pas très sérieuse avec son tempérament impétueux, sa sonorité volontairement présente et son confort typé sport. En effet, la suspension de cette dernière est affermie, à la surprise du quidam qui attend d'une luxueuse auto le confort et la bonne éducation d'un joyau de la Couronne. Rançon de cette relative dureté : le comportement de la Mk 2 surprend, en bien, cela va presque sans dire ! La prise de roulis étant mesurée, l'adhérence étant supérieure à celle de la plupart des concurrentes de l'époque, il est permis de lâcher les chevaux dans une certaine sérénité. Fidèle de comportement, presque agile une fois un bon rythme adopté, la Mk 2 se conduit instinctivement, comme une GTi. En conséquence, il est compliqué de ne pas se laisser aller à une certaine légèreté lorsqu'on se trouve aux commandes de ce terrible engin sans doute unique dans l'histoire de l'automobile... et dans celle du constructeur de Coventry puisque sa remplaçante, la XJ 6, sera l'exact opposé de la "sport saloon" qu'était la Mk 2.



La ceinture de caisse venant mourir sur le pare-chocs arrière donne à l'auto un profil très fluide.

Hugues Chaussin


Ce moteur est celui qui a dominé les 24 Heures du Mans et le Tour Auto. Pas moins !

Hugues Chaussin

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 22 CV.
Moteur : 6 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, deux arbres à cames en tête. 3 781 cm³ (220 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : 2 carburateurs SU HD 6.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 (1re non synchronisée) et overdrive ; boîte auto trois rapports sur demande. Levier au plancher.
Structure : caisse autoporteuse en tôles d'acier, roues AV indépendantes par leviers articulés en trapèze et barre stabilisatrice, essieu AR rigide avec arbres porteurs semi-flottants et barre Panhard. Amortisseurs télescopiques AV/AR, ressorts hélicoïdaux AV/semi-elliptiques AR, disques AV/AR, assistance ; direction à boîtier, jantes 15".
Vitesse maxi : 200 km/h.
Consommation : 15 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1959 – septembre 1967 (30 141 exemplaires).

TENDANCE

La demande est forte, mais la générosité de l'offre permet à la cote de ne pas grimper en flèche.

+18% par an

INDICE DE RARETE



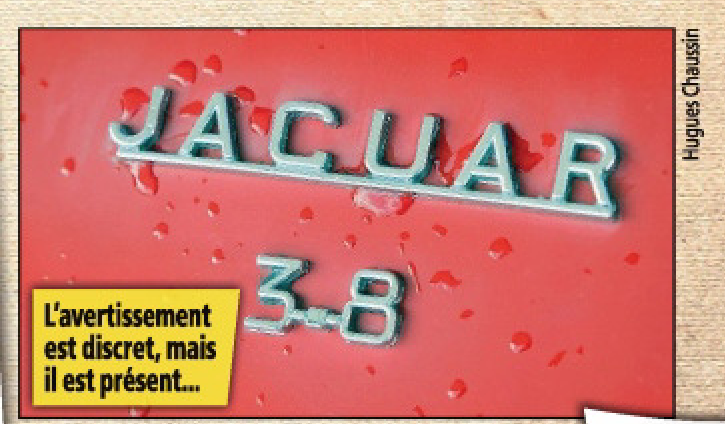
Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Excellente. On peut même se laisser aller à quelques "améliorations", comme une crémaillère de direction assistée ou une boîte 5 !

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la Mk 2 a une tendance marquée à la corrosion. Avant tout achat, il est impératif de surveiller l'intégralité des soubassements (planchers, longerons, fond de coffre, bas de portières, bas de caisse, ailes, bavolets) et de se méfier d'une auto franchement repeinte qui ne comporterait pas de photos de sa restauration. Beaucoup d'acheteurs ont eu de glaçantes surprises. Même chez des pros avec "garantie trois mois".
Moteur : solide, mais doit être traité avec respect. Temps de chauffe impératifs.
Points faibles : boîte de vitesses Moss quelquefois rétive. Tracas électriques fréquents.



L'avertissement est discret, mais il est présent...

Hugues Chaussin



Hormis l'empattement allongé (commun à toutes les SEL), impossible de reconnaître une 6,9 litres.

Mercedes 450 SEL 6.9

JET SEPT… LITRES

Cinq mètres de long, deux tonnes, près de 300 chevaux : en 1975, Mercedes dégaine la berline superlative, un cocon ultraluxueux capable de sucer la roue des Ferrari sur l'autoroute. Cette Classe S "6 litres 9" est un véritable jet privé !

En 1975, Mercedes a réussi une hybridation pour le moins audacieuse : loger un V8 de 600 Pullman porté à 6,9 litres dans sa nouvelle classe S. Quel est le but de ce "swap" ? Créer l'autoroutière ultime, la voiture de l'élite par excellence. Une élite avant tout financière puisque cette merveilleuse berline est vendue aussi cher qu'une Porsche 928. Quant à ses frais d'immatriculation, je n'ose même pas calculer le chèque à régler pour un véhicule de 39 CV ! Sauf à être fils d'émir (papa roule en 600, voyons), grand patron, popstar en pleine gloire, réalisateur de films à succès ou pilote de Formule 1, s'offrir cette étoile relève purement et simplement du fantasme.
Si cette auto fait avant tout sensation pour son moteur, elle affiche également un niveau de luxe rarement atteint sur une voiture de grand constructeur. Commençons par l'extérieur, dont le style inspiré du coupé 350 SLC est dû à l'incontournable Paul Bracq. Rehaussé d'une profusion de chromes, le corps de l'auto est comme paré d'une quantité de joyaux : pare-chocs doublés, épais entourages de vitres, baguettes, énorme calandre, sans oublier les éblouissants rétroviseurs. Dedans, c'est le raffinement suprême. La moquette, épaisse de plusieurs centimètres, met tout de suite dans l'ambiance. Le cuir des sièges a une consistance et un moelleux incroyables, sans parler du velours de laine également disponible, la ronce de noyer est omniprésente, tous les équipements possibles et imaginables sont au rendez-vous alors que l'insonorisation, semblable à celle d'une Rolls-Royce, achève de vous convaincre que vous n'êtes pas "n'importe qui". Aujourd'hui encore, la 450 SEL 6.9 tient la comparaison avec les berlines très haut de gamme dernier cri.
Mais le principal argument que fait valoir cette classe S élitiste, c'est son moteur aux caractéristiques impressionnantes : 8 cylindres en V tout alliage, un arbre à cames en tête par culasse, un alésage porté à 107 mm, une injection à gestion Bosch, 286 ch DIN et 56 mkg de couple. Il s'agit de la plus grosse cylindrée des V8 de toute la production européenne. En 1975, cette berline est simplement hors d'atteinte de la concurrence, si l'on peut dire qu'elle en a une ! Il faut un coupé sport, Porsche ou Ferrari, pour suivre le rythme à près de 240 compteur. Malgré sa masse supérieure à 1 900 kg, la "6.9" est capable d'accélérations saisissantes, en atteste le zéro à cent expédié en à peine plus de sept secondes. Ces performances sont une véritable provocation au milieu des années 70, entre les deux chocs pétroliers, après l'apparition des limitations dans certains pays ! Mais le prix du carburant importe peu pour les personnes pouvant s'offrir une auto à 200 000 F et régler leurs amendes sur-le-champ.
Si le tarif délirant de la "6.9" a freiné sa diffusion, Mercedes a remporté son pari en façonnant un produit d'image en mesure de donner aux propriétaires de "modestes" 280 SE l'illusion de rouler dans la même voiture qu'un grand de ce monde. Voilà pourquoi l'identification visuelle de chacune des versions est très discrète. A son bord, le silence est d'or. Au ralenti, on croirait que le moteur ne tourne pas, et il faut vraiment le solliciter à fond pour déceler un peu plus qu'un feule-

56 mkg de couple pour ce V8. De quoi vous coller au siège !

Il s'agit là du plus gros V8 de la production européenne

MERCEDES 450 SEL 6.9 [05/1975 - 08/1979] • **Cote en 2008 :** 11 000 euros • **Cote en 2018 :** 17 000 euros.



Seul le monogramme apposé sur le capot arrière permet d'identifier la 6.9. Mais Mercedes proposait de livrer l'auto sans signes distinctifs.

Frederik Scherer

Version "L" oblige, les places arrière sont royales.

Frederik Scherer

Frederik Scherer

Le tableau de bord typique des Mercedes de cette génération.

Frederik Scherer

Frederik Scherer

ment étouffé. Si l'on peut regretter que l'auto ne soit disponible qu'en boîte auto, force est de reconnaître l'accord quasi parfait entre ce bloc gorgé de couple et cette transmission solide, souple, dont le kick down occasionne de solides coups de pied au derrière. Ces franches accélérations, mais aussi la masse et la vitesse de la "6.9", ont rendu nécessaire le montage d'un autobloquant à 40 % et de pneumatiques 215/70 VR 14, les plus gros alors sur le marché pour cette catégorie de voitures. Jusqu'à la taille de ses pneus, cette Mercedes affiche son statut d'automobile hors norme. Superlative, elle l'est, assurément ! ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 39 CV.
Moteur : V8 longitudinal AV, bloc et culasses alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. 6 834 cm³ (286 ch). Refroidissement liquide.
Alimentation : injection Bosch K-Jetronic.
Transmission : roues AR motrices, boîte 3 automatique avec convertisseur de couple. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras oscillants superposés, roues AR indépendantes par bras tirés obliques, dispositif hydropneumatique AV/AR avec correcteur d'assiette, compensateur de couple et anticabrage, disques ventilés AV/AR assistés, direction à boîtier assistée, jantes 14".
Vitesse maxi : 225 km/h.
Consommation : 20 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Mai 1975 – août 1979
(7 380 exemplaires sur plus de 470 000 W116).

TENDANCE

Valeur sûre, le modèle est recherché. Sa cote monte régulièrement.

+6,5% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Bonne chez Mercedes, mais hors de prix.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : souvent bien entretenues et stockées au garage, ces autos sont peu sujettes à la corrosion.
Moteur : robuste.
Points faibles : coût de l'entretien.

Tri

16 SOUPA



La poupe caractéristique de la Dolomite est mise en valeur par le noir mat.

Isola Press

+ Superbe moteur - Performances

− Fiabilité relative - Freinage

La toute première berline "16 soupapes" est britannique. Oui monsieur. Si je vous dis que c'est une Triumph, un constructeur coutumier des mécaniques agricoles, ne pensez pas que je me moque… Voici la Dolomite Sprint, une anticonformiste pétillante. Et attachante.


Ronce de noyer, sièges en velours : nous sommes bien dans une berline "british".

Isola Press

Triumph n'a pas fait que des roadsters et des cabriolets. Le constructeur anglais s'est également consacré aux voitures de tourisme, coaches et berlines. Après l'Herald, les 1300 et 1300 TC puis les Toledo 1 500 cm³, la Dolomite a initié, en 1972, une évolution significative en accueillant une mécanique plus généreuse de 1 850 cm³ conçue à la base pour la Saab 99. Avec 92 ch, ce bloc donne des ambitions routières à une "Dolo" promise pour 160 km/h.
En juin 1973, cette compacte aux prédispositions sportives reçoit un moteur totalement débridé. Dénommée Dolomite Sprint, la nouvelle version au charme typiquement britannique, donc un peu décalé, a un particularisme de taille : une culasse à quatre soupapes par cylindre. La première montée sur un moteur de berline de grande série. En partant d'un bloc de Dolomite, les ingénieurs ont élaboré un monument de technicité sur lequel tout se passe en haut. Les huit soupapes d'admission sont directement comman-

En 1973, le montage d'un moteur 16 soupapes dans une berline "de série" est une première.

©Triumph

Ces jantes alu à bords polis sont indissociables de la Dolomite Sprint.

TRIUMPH DOLOMITE SPRINT [06/1973 - 08/1980] • **Cote en 2008 :** 7 000 euros • **Cote en 2018 :** 10 000 euros.

umph Dolomite Sprint

PES À L'ANGLAISE

dées par l'arbre à cames, les huit autres par l'intermédiaire de culbuteurs, cette technique permettant à la fois l'adoption d'une culasse étroite et une disposition des soupapes en V. Une architecture qui laisse davantage de latitude pour surdimensionner les soupapes tout en permettant de modeler une chambre de combustion propice à un meilleur rendement. Alimenté par deux carburateurs SU, ce quatre cylindres en ligne de 2 litres de cylindrée revendique tout de même 127 ch, une puissance qui donne des ailes à une auto pesant à peine 950 kg. Les 190 km/h sont quasiment atteints, alors que le kilomètre départ arrêté est franchi en tout juste 31 secondes. La Golf GTi, qui sortira en 1976, ne fera pas mieux malgré son poids plume. Associé à une boîte 4 ferme mais précise disponible avec un overdrive Laycock de Normanville, ce moteur a permis à la Triumph de faire ses armes sur les circuits d'Europe. En France, elle a ferraillé dans le championnat de France des voitures de Production avec des pilotes du calibre de René Metge, Jean Rondeau, Jean-Louis Trintignant ou encore Jean-Pierre Jaussaud. Ce dernier est l'auteur de la "course de (s)a vie"

La Dolomite Sprint se remarque à sa présentation spécifique et avantageuse

sur le circuit de Pau, tenant la dragée haute aux puissantes BMW et se mêlant aux intouchables Capri au volant d'une Dolo de "seulement" 195 chevaux. Dommage que la Dolomite fut à cet instant en fin de carrière, n'étant plus importée en France depuis déjà deux ans.

Exceptionnelle par sa mécanique et les petits caprices qui vont avec, la Dolo Sprint se remarque aussi à sa présentation spécifique et avantageuse. La silhouette nerveuse due à l'Italien Michelotti – avec un arrière taillé à la serpe façon TR6, un pavillon se prolongeant pour former une casquette au-dessus de la lunette arrière et un regard perçant de squale – est ici agrémentée d'une panoplie à la fois sportive et classique. Le spoiler avant en plastique noir annonce la couleur, celle du pavillon recouvert de vinyle, celle aussi du panneau arrière, celle enfin des jantes en alliage léger aux bords polis. Dedans, on note une planche de bord en (vrai) bois ainsi qu'un ensemble de compteurs style Smith dont le look suggestif n'a d'égal que l'imprécision.

Présentée en jaune mimosa (les 2 000 premiers exemplaires ont été peints de cette couleur), la Dolo Sprint a ensuite été proposée en différentes teintes, discrètes comme le blanc ou le Brookland Green, totalement seventies comme le bleu ou l'orange. Malgré un succès enviable (23 000 exemplaires vendus, lesquels ont représenté plus de dix pour cent de la production totale de Dolomite), cette propulsion sportive à l'ancienne s'est éteinte au crépuscule des années 70, victime de la mode des sportives traction-avant mais aussi de l'implosion de la British Leyland et des incertitudes qui ont pesé sur le devenir de la marque. ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 11 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 1 998 cm³ (127 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : deux carburateurs SU HS6.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée, overdrive sur 3e et 4e rapports, boîte trois rapports automatique en option. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV, tambours AR avec assistance, direction à crémaillère, jantes 13".
Vitesse maxi : 187 km/h.
Consommation : 12 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Juin 1973 - août 1980
(22 941 exemplaires, dont 5 226 exportés jusqu'en 1977).

TENDANCE

La fiabilité relative de la mécanique et la propension à la biodégradabilité ont toujours modéré l'enthousiasme des acheteurs potentiels de Dolo Sprint. Toutefois, les très beaux exemplaires se vendent aisément.

+5% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

La Dolomite Sprint a été produite à plus de 20 000 exemplaires et la Dolo "normale" dix fois plus. L'approvisionnement en pièces est donc relativement facile. La difficulté concerne surtout la culasse (souvent détériorée d'occasion) et des éléments de tôlerie (idem).

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : c'est le point noir de la Dolo. Contrôlez en priorité les soubassements (bas de caisse, planchers, partie inférieure des pieds de portes, fixations de cric, cloison moteur, passages de roues AV et AR). Ensuite, intéressez-vous au montant de pare-brise, à l'ensemble des ouvrants et des éléments, mais aussi au pavillon qui rouille sous le vinyle. En clair… préférez une auto saine !
Moteur : problèmes de refroidissement récurrents, culasse à resserrer régulièrement, vilebrequin à ménager (proscrire les très hauts régimes).
Points faibles : compteurs fantaisistes, remplacement de l'embrayage nécessitant la dépose du moteur, usage urbain déconseillé.

Même si, de série, la Dolomite Sprint n'est pas une pure sportive, elle offre malgré tout un vrai plaisir de conduite.

Isola Press



La 507 au profil de requin est équipée de roues de 16 pouces de diamètre et chaussées de pneus à flanc relativement bas.

En 1955, la BMW 507 présentée à la 37e édition de l'IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) éblouit les visiteurs qui découvrent aussi d'autres nouveautés comme les Porsche Spyder 550 et 356 Carrera, la DS 19, la DKW 3/6, la Borgward Isabella TS, la Lloyd 600 ou la Volkswagen Karmann Ghia. Promis à un avenir radieux, le roadster construit à Munich a pourtant failli couler la Bayerische Motoren Werke qui parvenait difficilement à trouver sa place sur le marché de l'automobile avec les 501, 502 et l'Isetta.

Texte **Jean-Pierre Raynaud** - Photos **BMW AG**

UN rêve d'Amérique INACHEV



LA 507 DANS *FANTÔMAS*

Dans le film *Fantômas* d'André Hunebelle (1964), le commissaire Juve et le journaliste Fandor roulent à bord d'une BMW 507 que ce dernier vient de dérober à sa propriétaire dans une station-service. La légende raconte que le modèle utilisé était la voiture personnelle de Jean Marais, amateur éclairé d'auto de sport en général et de BMW en particulier.

Max Hoffman, l'importateur de voitures européennes installé aux Etats-Unis, a encouragé le constructeur allemand à créer ce roadster.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, BMW est pillée par les Soviétiques et l'entreprise d'Eisenach, située en Allemagne de l'Est, est nationalisée. L'usine de Munich, vandalisée par les Britanniques, se redresse tant bien que mal grâce à la moto. La branche automobile est au plus bas, au milieu des années 50, dans la jeune RFA. Avec des moteurs 6 et 8 cylindres gourmands, les grosses berlines de luxe 501 et 502 (la plus rapide des voitures allemandes, avec un V8 de 2 580 cm³, permet d'atteindre les 160 km/h), surnommées "les anges baroques" en référence au style incurvé et coulant de la carrosserie, se vendent difficilement (190 écoulées la première année de production). Les dirigeants cherchent un moyen de redorer le blason à l'hélice, d'autant plus que Daimler-Benz est prêt à racheter son rival en difficulté. Encouragée par Max Hoffman, un importateur de voitures européennes installé aux Etats-Unis, BMW se lance dans la création d'une décapotable sportive très haut de gamme destinée à une riche clientèle. Le constructeur confie le projet au comte Albrecht Goertz, dessinateur industriel allemand exilé aux USA, ancien élève de Raymond Loewy, qui va avoir là l'opportunité de signer son chef-d'œuvre. Le cabriolet de 4,38 m de long (avec hard top optionnel) a une silhouette élancée et racée



Les flancs tendus, l'avant rebondi, l'arrière fuyant et les ouïes latérales ont marqué le design de la marque.

Albrecht Goertz

De Studebaker à Jaguar

Né en 1914, l'homme, destiné par sa famille à une carrière de banquier, émigre en 1936 pour les Etats-Unis où il ouvre un garage spécialisé dans la modification de Ford A. Il crée son propre coupé deux places sur châssis Mercury baptisé "Paragon" présenté à l'Exposition universelle de San Francisco de 1939. En route vers New York, il attire, sur un parking, l'attention du créateur du design moderne Raymond Loewy. Celui-ci, après l'avoir envoyé suivre quelque cours de design, l'engage dans le bureau de style Studebaker pour étudier un remaniement de la Champion. Goertz sera l'artisan du Bullet Nose. Il rencontre l'importateur spécialiste d'européennes Max Hoffman qui le met en relation avec les responsables BMW. En 1955, il réalise deux projets en quelques mois : la 503 et la 507, toutes deux basées sur la berline 501/502 V8.
Dans la gamme BMW, la 507 joue le rôle de sportive, tandis que la 503 a une vocation de 2+2 luxueuse. Pour BMW, il ne s'agit que d'une fantaisie destinée à séduire les Américains. La 503 fut la plus vendue, malgré son prix supérieur. Il s'en écoulera près de 412 exemplaires, contre 253 roadsters 507. Avec son profil de requin et ses galbes troublants, elle paraît infiniment plus intemporelle que sa fausse sœur jumelle. Elle devait cet aspect gracile au raccourcissement de 35 cm de sa plateforme dérivée de la 502. L'auto recevait une version poussée à 150 ch du V8 de la 502, tandis que la 503 était encore plus puissante avec 163 ch dans sa variante américaine. Après BMW, c'est au Japon que Goertz exercera ses talents. L'influence du designer fut profonde chez Datsun (devenu Nissan), la marque lançant, en 1971, la 240 Z. Sa dernière œuvre automobile répertoriée fut une série spéciale Jaguar XJS réservée au marché américain.

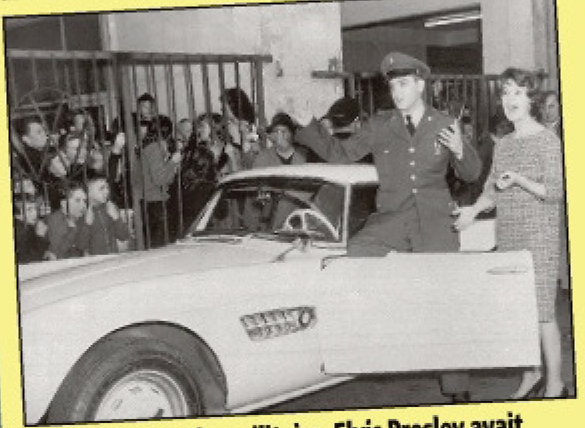
Le V8 munichois se démarre via un bouton-poussoir situé sous la clé de contact qui lance le démarreur.

qui inspirera peut-être Pinin Farina lorsqu'il imaginera la Ferrari 250 GT California Spyder. Les flancs tendus, l'avant rebondi et l'arrière fuyant dessinent les lignes d'un véhicule puissant et rapide, sans oublier les ouïes latérales qui marqueront le design de la marque.

V8 EN ALUMINIUM POUR DES PERFORMANCES ÉLEVÉES

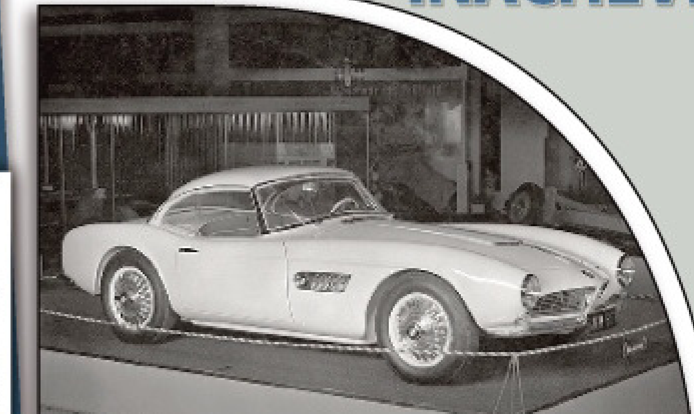
La carrosserie en alliage léger repose sur le châssis à longerons et traverses tubulaires de la BMW 502 réduit de 35 cm. Une suspension à bras triangulés à l'avant et un essieu rigide avec barre type Panhard à l'arrière assurent la liaison au sol. Les deux essieux sont équipés de barres de torsions et d'une direction à engrenages coniques réglables. La 507 est dotée de roues de 16 pouces de diamètre sur 6 pouces de large munies d'un papillon central et de pneus à flanc relativement bas. Les quatre gros freins à tambour en alliage léger (deux freins à disque à l'avant sur la dernière version) possèdent un système de refroidissement spécifique et une assistance hydraulique. Le roadster se distingue par une excellente répartition des masses, un centre de gravité bas et une direction précise. Les ingénieurs allemands qui maîtrisent la technologie du V8 animant les 501 et 502 vont améliorer les performances du bloc pourvu de deux carburateurs Zenith inversés.
Emprunté à la BMW 503, c'est l'un des tout premiers moteurs en aluminium conçu par le Dr Fritz Fiedler. Il délivre 150 ch à 5 000 tr/mn et 24 mkg de couple à 4 000 tr/mn. BMW veut impressionner les Américains et démontrer ses talents de motoriste : bloc en alliage léger avec chemises humides, compensation automatique du jeu des soupapes et vilebrequin à demi-coussinets. L'alésage supérieur à la course permet d'obtenir un comportement plus sportif à haut régime, ainsi qu'une fiabilité accrue par le déplacement moindre des pistons. Pour séduire la clientèle, l'agrément de conduite a été étudié. Même si sa course est longue, l'embrayage monodisque à assistance hydraulique est doux. La boîte de vitesses ZF au plancher est précise et

LA VOITURE DU KING


Lors de son service militaire, Elvis Presley avait racheté la voiture du pilote allemand Hans Stuck.

D'abord utilisée comme voiture pour des essais presse en 1957 avant d'appartenir au pilote Hans Stuck, la 507 fut acquise par Elvis Presley durant son service militaire en Allemagne. L'armée américaine a rapatrié l'auto aux Etats-Unis où elle allait subir quelques outrages, comme le remplacement de son V8 en aluminium par un autre d'origine General Motors. La carcasse rouillée fut rachetée par le constructeur qui l'a exposée dans son musée. Deux ans d'efforts des archivistes, techniciens et artisans de BMW Group Classic auront été nécessaires pour rendre à ce roadster BMW 507 son aspect d'antan.

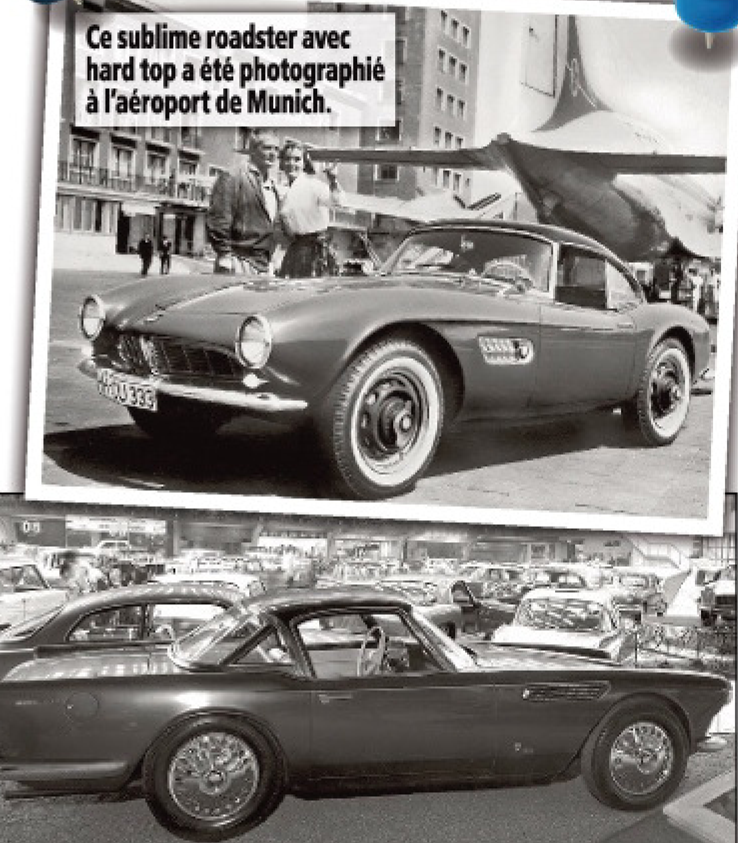

BMW a rapatrié en Allemagne la carcasse de la 507 rouillée et dotée d'un V8 General Motors qui avait appartenu à Elvis.


La nouveauté du constructeur fut l'un des évènements automobiles du Salon IAA de Francfort, en 1955.



Pilote d'usine BMW, Hans Stuck a remporté quelques victoires de classe dans des courses de côte, comme le "Grosser Bergpreis von Deutschland" à Schauinsland, près de Fribourg, en 1958.


Avec ou sans hard top, on est séduit par les lignes du cabriolet.


Ce sublime roadster avec hard top a été photographié à l'aéroport de Munich.

A la manière des Ferrari, le grand designer italien Michelotti a revu la carrosserie de la 507 en lui offrant des formes plus anguleuses. Son travail a été présenté au Salon de Turin 1959.


Emprunté à la BMW 503, le V8 est l'un des tout premiers moteurs en aluminium conçu par le Dr Fritz Fiedler.

synchronisée avec des verrouillages assez durs. Les performances sont de très bon niveau : 0 à 100 en 11" (avec le pont court) et 190 à 220 km/h en pointe (pont long), aidées par un poids plume pour l'époque de 1 300 kg. Son tempérament se révèle à haut régime, près des 5 000 tr/mn, mais ce petit V8 de 3,2 litres fait preuve de souplesse.
L'intérieur est habillé de cuir, deux compteurs (compte-tours et vitesse) et une pendule sont posés derrière le volant

La 507 va séduire les personnalités de la musique et du septième art capables de débourser cinq millions de francs en 1955

à quatre branches. Les sièges offrent peu de maintien, mais sont confortables. Un poste radio TSF à recherche automatique de stations mis au point par Becker et relié à un haut-parleur monophonique incrusté au centre de la planche de bord contribue à animer l'habitacle. Après le succès enregistré au Salon de l'auto de Francfort, la production du roadster démarre en novembre 1956.
La 507 va séduire les personnalités de la musique et du septième art capables de débourser cinq millions de francs en 1955, le prix d'une Mercedes-Benz 300 SL et le double d'une Jaguar XK140. L'engagement en compétition de la 507 sera plus modeste que ses rivales, avec quelques victoires en course de côte glanées par le champion d'Allemagne Hans Stuck. Durant sa brève carrière, le roadster va connaître une seule évolution en 1958. La "Série II" disposera d'une puissance supérieure, de freins à disques à l'avant et d'un peu plus de place derrière les sièges. La production s'achève en juin 1959, alors que BMW est au plus mal. Avec 253 unités et moins d'une dizaine de voitures vendues en France, la diffusion sera confidentielle, mais ce véhicule extraordinaire aura marqué l'histoire de l'automobile pour toujours. ■

Passeport technique

Moteur : 8 cylindres en V à 90° disposé à l'avant. Bloc et culasses en aluminium, vilebrequin sur cinq paliers, arbre à cames central commandé par chaîne. 3 168 cm^3 (150 ch à 4 800 tr/mn - USA : 165 ch à 5 800 tr/mn) - Refroidissement liquide.
Alimentation : deux doubles carburateurs Zenith 32 NDIX.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : cadre porteur transversal, coque en aluminium, doubles ressorts à lames transversales et stabilisateurs AV, pont rigide sur ressort à lame type Panhard AR, tambours AV/AR avec assistance, jantes 16".
Dimensions (L x l x h) : 4,380 x 1,650 x 1,300 m.
Performances : 217 km/h, 0 à 100 km/h en 11 s.
Production : 254 exemplaires (1955 à 1959).
Prix en 1955 : 5 500 000 F.
Cotation : étant donné le peu d'exemplaires fabriqués, la cote n'a presque pas d'importance tant les transactions sont rares. Mais on approche sans doute des 2 000 000 d'euros pour un très beau véhicule. A titre informatif, l'une des dernières autos vues sur une vente aux enchères (à Pebble Beach) a franchi le cap des 2,3 millions.

LES VOSGES



Rencontre avec une vache en vadrouille sur la route du col du Hohneck.

Petite pause "panoramique" dans la montée du col du Hohneck.

BLEUE, LA ligne

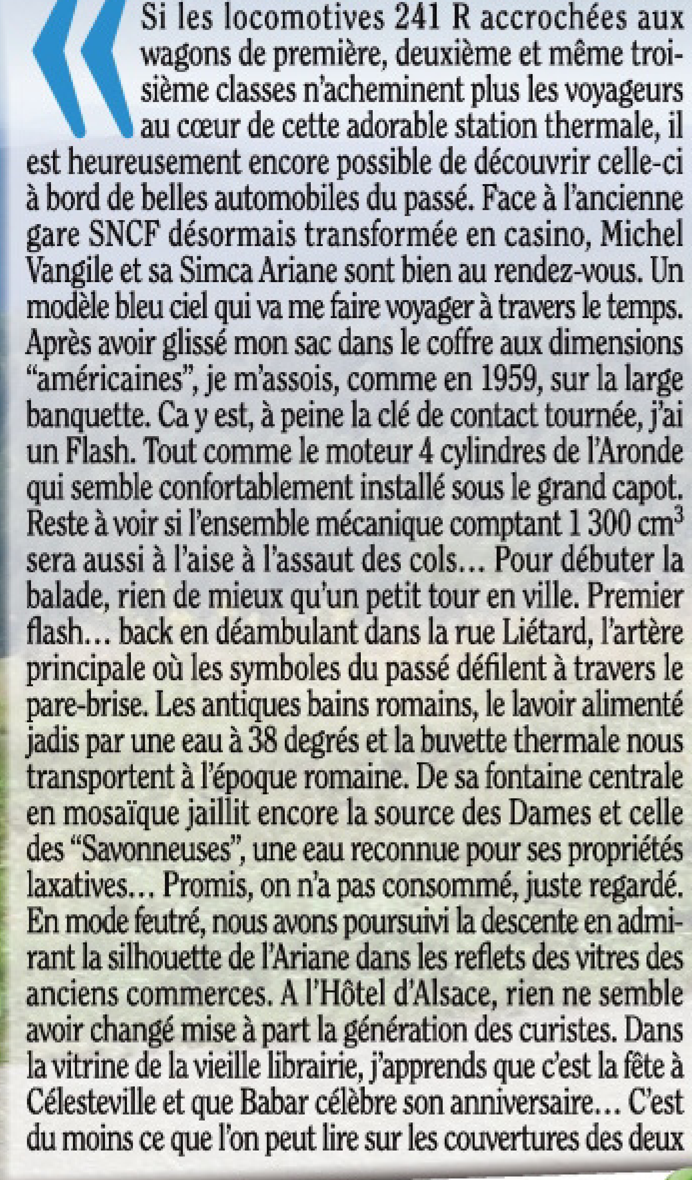
Pour le dernier Itinéraire bis de l'année, nous avons mis le cap à l'Est pour tenter d'apercevoir cette fameuse "ligne bleue des Vosges". Et entre les superbes cols et les vallées paisibles que compte ce joli département, nous n'avons pas été déçus. Suivez-nous et ne tardez pas trop, car l'hiver approche…

Texte et photos **Jean-Marc Navarro**

Le cadre apaisant des thermes de Plombières-les-Bains.



« Plombières-les-Bains, trois minutes d'arrêt ! » Si les locomotives 241 R accrochées aux wagons de première, deuxième et même troisième classes n'acheminent plus les voyageurs au cœur de cette adorable station thermale, il est heureusement encore possible de découvrir celle-ci à bord de belles automobiles du passé. Face à l'ancienne gare SNCF désormais transformée en casino, Michel Vangile et sa Simca Ariane sont bien au rendez-vous. Un modèle bleu ciel qui va me faire voyager à travers le temps. Après avoir glissé mon sac dans le coffre aux dimensions "américaines", je m'assois, comme en 1959, sur la large banquette. Ca y est, à peine la clé de contact tournée, j'ai un Flash. Tout comme le moteur 4 cylindres de l'Aronde qui semble confortablement installé sous le grand capot. Reste à voir si l'ensemble mécanique comptant 1 300 cm^3 sera aussi à l'aise à l'assaut des cols… Pour débuter la balade, rien de mieux qu'un petit tour en ville. Premier flash… back en déambulant dans la rue Liétard, l'artère principale où les symboles du passé défilent à travers le pare-brise. Les antiques bains romains, le lavoir alimenté jadis par une eau à 38 degrés et la buvette thermale nous transportent à l'époque romaine. De sa fontaine centrale en mosaïque jaillit encore la source des Dames et celle des "Savonneuses", une eau reconnue pour ses propriétés laxatives… Promis, on n'a pas consommé, juste regardé. En mode feutré, nous avons poursuivi la descente en admirant la silhouette de l'Ariane dans les reflets des vitres des anciens commerces. A l'Hôtel d'Alsace, rien ne semble avoir changé mise à part la génération des curistes. Dans la vitrine de la vieille librairie, j'apprends que c'est la fête à Célesteville et que Babar célèbre son anniversaire… C'est du moins ce que l'on peut lire sur les couvertures des deux



C'est dans ce café de Vagney que certaines scènes des célèbres "Grandes Gueules" ont été tournées.

albums défraîchis de l'auteur Jean de Brunhoff. Parmi les autres trésors, des images de Corvette Split Window et de Panhard 24 CT m'interpellent. Editées par *Science & Vie*, elles faisaient partie d'une collection intitulée "L'auto à travers les âges". Pour éviter une probable fièvre acheteuse, nous avons filé sur la départementale 157 afin de rendre visite à un bien curieux personnage : Guy Maurice, Ferblanterie, Sanitaire, Chauffage à Saint-Etienne-Lès-Remiremont. T. : 23.90.94… indique une vieille enseigne. Mais ça, c'était avant ! Depuis qu'il a pris sa retraite, Guy a rassemblé une drôle de collection que beaucoup de passionnés de véhicules à moteur avec transmission par galet lui envient (voir l'encadré). Du galet au cardan, il ne nous a fallu que quelques tours de roues pour arriver "Aux Grandes Gueules" ! Aujourd'hui, si le café de la petite ville de Vagney a pourtant bien changé, les souvenirs de tournage y sont encore présents. Sur la place centrale, on se remémore la bagarre collective filmée durant la fête des bûcherons. Et une fois au bar, on imagine aisément Lino et

Nous arrivons "Aux grandes gueules", situé à Vagney. Les souvenirs de tournage du film de Robert Enrico y sont encore bien présents

Michel Constantin trinquant avec Bourvil, le patron d'une scierie ou encore d'un "haut-fer", comme on dit ici. Souvenirs, souvenirs… qui nous ramènent en 1965, année où le réalisateur Robert Enrico tourna plusieurs scènes de ce célèbre long métrage. Et après quelques brèves de comptoir, c'est en arrivant au village de la Bresse que nous avons fait une autre rencontre… Chevrolet, Excalibur, Clénet, Alpine, Porsche, Mercedes, Cadillac et Ford, vous connaissez ? Pour Jean-Marie, la question ne se pose même pas puisque le patron de la confiserie Bressaude possède au moins un modèle de chaque marque. En dehors des nougats, chouchous, pains d'épice, caramels, gommes et confitures qu'il confectionne, il avoue discrètement que ses gourmandises préférées ont plutôt quatre roues. Ses Mustang 289, Corvette C4 et C6, A 310 GT, Eldorado Cabriolet, SL, Sierra Cosworth, SS Phaeton et Série 1, le confiseur les déguste à chaque fois qu'il le peut. A la question : « Et si vous deviez n'en garder qu'une ? », Jean-Marie choisit la Clénet, sans hésitation. Pourquoi ? Par ce que l'auto inspirée par la Mercedes 540 K n'a été produite, en 1974, qu'à 250 exemplaires. Elle reste donc très rare et il s'agit du 153e modèle à être sorti de l'atelier d'Alain Clénet, un Frenchie parti faire fortune à Santa-Barbara, une ville de Californie située au bord du Pacifique, non loin de Los Angeles. L'histoire de ce constructeur de voitures de luxe n'a rien à envier à celle de la série télévisée *Dallas*… Toute une époque ! Tiens, c'est vrai, j'ai oublié de mentionner l'un de ces véhicules ! Sûrement parce qu'avec ses 500 ch et ses 310 km/h en pointe, l'heureux homme considère davantage sa Lamborghini Countach "25e anniversaire" comme une extraordinaire fusée que comme une simple automobile. Quand Jean-Marie réveille la mécanique de la belle italienne assemblée en 1990 dans les ateliers de Sant'Agata Bolognese, on le croit sur parole ! Contact, démarreur…

Passage dans le défilé de Straiture.



Le lac de Gérardmer est une étape incontournable de toute excursion vosgienne.

Me voici à l'auditorium pour une symphonie en V12 majeur ! Pour la première fois de ma vie, j'ai pu m'installer dans le siège baquet pour en prendre plein les yeux… Son compteur gradué jusqu'à 320 km/h, son volant en cuir bicolore et une zone rouge affichée à 7 600 tr/mn, j'avoue que j'ai rêvé un peu. Même si son tableau de bord anguleux et sa console centrale font un peu trop archaïques, la mélodie du douze cylindres et ses portes à ouverture en élytre m'ont fait dire en repartant : « Promis, quand je serai grand, j'en aurai une ! » Si vous passez par là et que vous aussi vous aimez les bonbons, arrêtez-vous donc à la confiserie de Jean-Marie. Si l'homme est dans les parages, dites-lui que vous venez de la part de *Gazoline*. Il vous montrera peut-être ses jolis jouets…

En retrouvant le 4 cylindres de l'Ariane, je suis repassé du rêve à la réalité. Direction la départementale 34 A, baptisée également "route des Américains" car construite par les troupes alliées en 1917 pour approvisionner le front. Sur l'asphalte, ça tourne, ça monte, et l'Ariane ronronne entre la troisième et la seconde. Une fois arrivés à la route des crêtes, nous prenons sur la gauche pour rejoindre une Firstmiss. Non, nous n'avons pas rendez-vous avec la Première dame de France, mais avec la patronne d'une



L'impressionnante collection de Guy Maurice vaut vraiment le détour.


L'intérieur luxueux de la Clénet de Jean-Marie, le confiseur de La Bresse.


Depuis la terrasse de l'auberge de Firstmiss, on a une vue à 360° sur les environs.



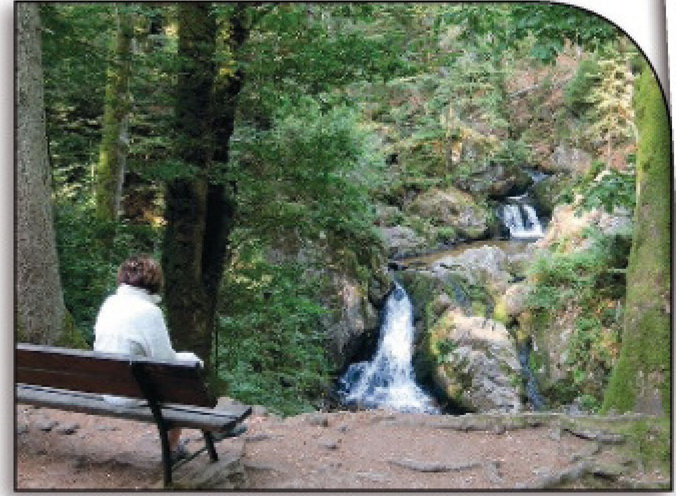
Guy Maurice

DES GAGA DES GALETS

Dans un petit garage attenant à sa maison stationne une Renault 4 CV. Mais pas n'importe quel modèle, puisque Guy est fier de préciser que son auto possède un embrayage automatique Ferlec. Mais ne vous avisez pas d'entraîner le maître des lieux sur la piste des moteurs à transmission par galet, à moins d'avoir la journée devant vous. Pensez donc, l'ancien ferblantier est un "fondu du galet". Pour preuve, dans un deuxième garage, une soixantaine de modèles sont alignés comme à la parade (mais il paraît que la collection en compte 100 de plus…). Ordonnés, classés, mais pas n'importe comment ! Tout d'abord, en plus des incontournables Solex de toutes générations, il y a ceux dont le galet s'appuie sur la roue avant, comme ce curieux Kid de 1955 dont l'avant muni de deux phares ressemble à un batracien ou à un microcar Messerschmitt. Autre curiosité : ce vélo à moteur auxiliaire 100 cm^3 de marque Rosengart équipé d'une chaîne qui agit sur le galet lui-même, appuyé sur le bord de la jante ! Autre rareté : les moteurs directement intégrés au tambour de la roue arrière, comme celui sur base de Honda Amigo. Avec son épouse Bernadette, Guy Maurice ouvre ses trésors au public. Si la visite est gratuite, il est quand même sympa de laisser un petit quelque chose car tout est reversé à la recherche médicale. On ne peut que saluer l'initiative de ces passionnés. Quand le public s'interroge sur la présence d'une voiture dans la collection, Guy Maurice s'empresse de soulever le capot d'une KV de 1970 pour prouver que la petite auto a bien une transmission par… galet. Sacré Maurice !



Guy et Bernadette Maurice à Saint-Etienne-lès-Remiremont. Visite sur demande. T. : 03.29.23.30.94.


Séance zen devant la Petite Cascade de Tendon.



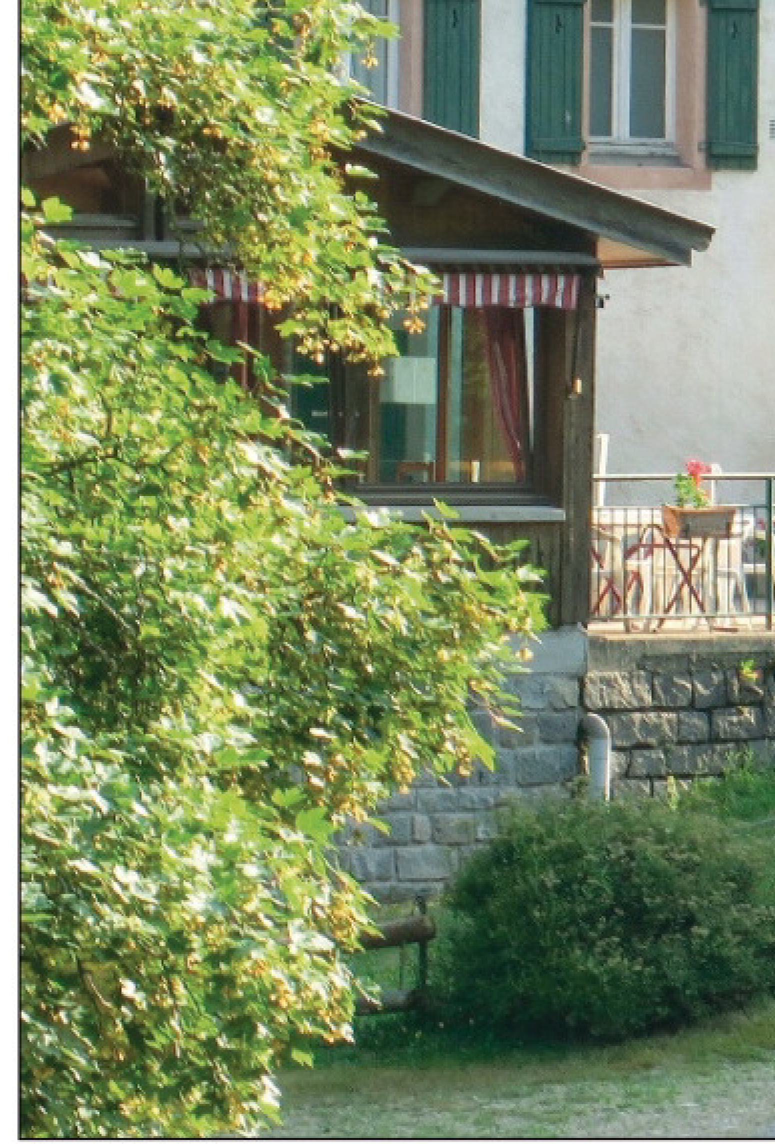
Il n'y a qu'à suivre le panneau.


A Jarménil, les rues en travaux nous transportent 80 ans en arrière...


C'est peut-être ça "être sur le plancher des vaches".


Choc de cultures, ou quand deux époques, deux philosophies se côtoient...


La route départementale 42 qui longe ces rochers de grès est un régal.



ferme-auberge d'altitude. En Alsacien, "First" indique la partie la plus élevée d'un endroit et "Miss" un lieu tourbeux ou marécageux. Voilà, vous savez tout ! Installés en terrasse, nous avons une vue panoramique sur le Rothenbach, un sommet qui ravit les amateurs de parapente. On raconte qu'autrefois, on l'appelait également "le col de l'angoisse" car les attaques de bandits y étaient très fréquentes… De ce côté-là, nous n'avons rien eu à craindre, et après avoir dégusté une tourte à la viande et un "Roïgabrageldi" (avec l'accent SVP), plat de terroir à base de pommes de terre, oignons, lard et poitrine fumée, nous avons repris la route bien calés !

Pour faciliter la digestion, nous sommes partis à l'assaut du Hohneck, le sommet le plus haut des Vosges. D'ici, à 1 363 mètres d'altitude, on bénéficie d'un point de vue sur 360°. Par temps clair, on y admire le lac de Longemer, la vallée de la Vologne et même la cime du mont Blanc. En poursuivant notre chemin, je me dis que les passionnés de botanique s'arrêteront sûrement au Jardin d'altitude du Haut Chitel, un parc de plusieurs hectares qualifié de "plus riche jardin alpin de France". Après le col de la Schlucht, la Simca croise plusieurs télésièges en



L'auberge "Au pied de la Grande Cascade" semble comme hors du temps.

s'approchant du col du Calvaire et du col du Bonhomme. Elle se laisse ensuite elle aussi glisser dans la pente pour rejoindre la Scierie du Lançoir. Avant, nous traversons le défilé verdoyant de Straiture. L'espace naturel abrite les plus hauts et vieux épicéas d'Europe, mais aussi des lynx et des truites fario. Une fois le haut-fer atteint, je fais un grand bond en arrière. Au début du siècle dernier, je m'imagine aux côtés des derniers sagards débitant le bois. Au cours d'une visite dont le guide est le fils du dernier propriétaire, on apprend que jusqu'en 1953, les scieurs et leurs familles travaillaient jusqu'à 16 heures par jour

Par temps clair, on admire le lac de Longemer, la vallée de la Vologne et même la cime du mont Blanc

sous les va-et-vient de la lame de scie actionnée par la turbine "Canson-Montgolfier". Une machine restaurée après 110 ans de bons et loyaux services. On est loin de l'obsolescence d'aujourd'hui, non ?
Après avoir flâné sur les bords de La Petite Meurthe, nous sommes retournés à la civilisation en pénétrant dans Gérardmer (à l'inverse des villages alentour, on ne prononce pas le r) : son lac, ses festivals et sa douceur de vivre... C'est un peu ce que l'on ressent en débarquant dans cette ville d'un peu plus de 9 000 habitants. Ses plages bordant une étendue d'eau de 115 hectares lui donnent des airs de station balnéaire. En saison, des concerts de musique classique y sont donnés et, tous les deux ans, la cité vibre au rythme du Big Twin (surnom donné au moteur V2) à l'occasion des Motordays, un rassemblement de bikers organisé par la marque de motos Harley-Davidson. Côté automobile, il n'est pas rare de croiser des Ferrari, Jaguar et autres Bugatti sur le parking du Grand-Hôtel, car au siècle dernier, Fritz Schlumpf et son épouse y descendaient régulièrement. En hommage à l'industriel, plus grand collectionneur au monde d'automobiles Bugatti (plus d'une centaine de modèles dans les années 1970 dont la plupart sont présentés aujourd'hui au musée automobile de Mulhouse), un bar de l'hôtel porte son nom. Entre les fauteuils Chesterfield et les boiseries acajou, des photographies inédites du couple et des bolides en course sont accrochés sur les murs. Un cadeau de madame Schlumpf au propriétaire des lieux. Cette nuit-là, Ettore a bercé mes rêves...
Le lendemain, au réveil, mon esprit est resté figé dans les années 30 car Robert m'attendait au volant d'un splendide coupé Mathis de 1934. Une EMY 4 pour être précis, dont le slogan de son constructeur lui sied à merveille : « Le poids, voilà l'ennemi ! ». Le 4 cylindres m'a en effet semblé assez vaillant pour rejoindre la superbe Cascade de Tendon par la départementale 11. Ici, l'espace-temps n'existe pas vraiment. Et seule la chute d'un ruisseau à travers les blocs de granite rythme les journées. C'est la plus grande cascade des Vosges et, pour la découvrir, pas besoin de marcher durant des heures puisque l'on y accède en quelques foulées. Idem pour la Petite Cascade située à quelques kilomètres de sa grande sœur. Entre les deux curiosités, l'auberge appelée "Au Pied de la Grande Cascade" apparaît également hors du temps.

Jadis, l'endroit devait être apprécié pour y déguster les truites fraîchement retirées des eaux vives tout en admirant les tenues des belles élégantes arrivant pour le déjeuner à bord des limousines, coachs, faux cabriolets, roadsters et berlines d'avant-guerre. Séquence nostalgie... Mais remettons les pendules à l'heure et filons vers Epinal. Tiens, en posant nos Michelin Superconfort en 130/140 par 40 sur les cailloux acérés du centre du village de Jarménil en travaux, je me dis que les crevaisons d'avant-guerre devaient être bien plus fréquentes qu'aujourd'hui. Après les surplombs rocheux de la petite RD 42 exhibant ses parures de grès, nous atteignons le musée de l'Image installé au bord de la Moselle. Ici, on découvre l'une des plus importantes collections d'Europe, puisque pas moins de 110 000 estampes y sont sauvegardées. Véritable moyen de communication au cours du XIX[e] siècle, les images d'Epinal sont célèbres dans le monde entier. Des guerres napoléoniennes à l'histoire religieuse en passant par les scènes de la vie quotidienne, on voyage, un peu comme à bord de nos anciennes. Allez, on repart et après le troupeau de Prim'Holstein, il faut tirer tout droit jusqu'à la ville de Mirecourt pour une visite bien sympa. Entre son musée du Violoncelle, de la Dentelle ou celui de la Musique… mécanique, à votre avis, lequel avons-nous choisi ? Devant la serinette, petite boîte à musique à cylindre destinée à apprendre de courtes mélodies aux oiseaux siffleurs jusqu'à l'extraordinaire et très imposant

Véritable moyen de communication au cours du XIX[e] siècle, les images d'Epinal sont célèbres dans le monde entier

orgue Décap fabriqué en 1939 (l'ancêtre des orchestres de bal), Laurence, notre guide, nous conte la fabuleuse histoire de tous les instruments que renferme cette bien curieuse collection. En ressortant avec des flonflons plein la tête, j'ai voulu prendre l'air en allant contempler une surprenante Caravelle. Celle-ci ne vient pas de la Régie mais de Sud-Aviation. Datant de 1955, elle s'est définitivement posée dans un champ de la petite commune de Moyenpal. Après l'avoir patiemment restaurée durant plus de sept ans, Denis Duchêne, son propriétaire, l'a aménagée en un gîte pour le moins insolite, histoire de pouvoir s'endormir au plus près des étoiles… génial !

Ça y est, en retournant sur Plombières, la balade d'environ 250 km prend fin. En me remémorant le parcours, je m'étonne de n'avoir jamais croisé de vieilles carcasses rouillées. Les Vosgiens auraient-ils remis en état toutes leurs anciennes ? Ou bien sont-elles déjà parties à la casse ? Et au fait, cette ligne bleue des Vosges, mythe ou réalité ? Elle existe, je l'ai rencontrée. Et n'en déplaise à Jules Ferry, sa ligne bleue des Vosges, c'est ce fil d'Ariane tissé kilomètre par kilomètre par la belle de Poissy dans sa robe d'azur et que l'on aperçoit au loin sur la route des crêtes ! ■

Je remercie Svetlana Lhote, de Tourisme Vosges, et Michel Vangilve (Simca Ariane), Robert Viry (Mathis EMY 4) et Albin Coanet des Vieux Volants Vosgiens (les.3v@orange.fr), un club sympathique d'une trentaine de membres possédant des véhicules allant de la Monasix de 1930 à la Peugeot 504 des années 70.



A Epinal, que vous soyez sage ou non, vous avez le droit à des images...

"Papa, y'a une vieille voiture qui nous suit. Accélère !"

Une Caravelle en plein champ. Vous ne rêvez pas...

OÙ MANGER ?

✔ Ferme-Auberge de la Chaume du Firstmiss, Route des Crêtes à La Bresse (88250). T. 03 29 63 26 13 / www.auberge-firstmiss.com

OÙ DORMIR ?

✔ Le Grand Hôtel, 2-4 avenue des Etats-Unis à Plombières-les-Bains (88370). A partir de 69 euros. T. 03 29 30 07 07.

✔ Dans un avion à Moyenpal (88220), à une quinzaine de kilomètres au nord de Plombières. A bord d'une authentique Caravelle transformée en gîte. T. 03 29 30 11 79 / www.nuitsinsolites.com

✔ Grand Hôtel & Spa, Place du Tilleul à Gérardmer (88401). A partir de 110 euros. T. 03 29 63 06 31 / www.grandhotel-gerardmer.com

EN CAS DE PANNE ?

✔ Passez donc voir Marc Satre à Xertigny. Le garagiste roule en Mathis et adore l'ensemble des anciennes. T. 03 29 30 10 01.

À VOIR

✔ Le Musée de l'Image, 42 quai de Dogneville à Epinal (88000). T. 03 29 81 48 30 / www.museedelimage.fr

✔ Maison de la Musique Mécanique, 24 rue de Chanzy à Mirecourt (88500). T. 03 29 37 01 01.

À FAIRE

✔ La Ferme Aventure, 15 côte de Hardémont à La Chapelle aux Bois (88240). Pour construire sa cabane et dormir dans la forêt, labyrinthe, parcours dans les arbres, etc. T. 03 29 30 11 79 / www.la-ferme-aventure.fr

✔ Les Thermes Napoléon, 2-4 avenue des Etats-Unis à Plombières-les-Bains (88370). Construit par Napoléon III, ce superbe établissement est réservé aux soins. Des matinées découvertes proposent bain hydromassant, massage sous eau thermale, étuve, douche sous pression et application d'argile. T. 03 29 30 07 14 / www.plombieres-les-bains.com

PRATIQUE

✔ Infos touristiques, www.tourisme.vosges.fr



... Elle a été transformée en gîte !



A Mirecourt, la Maison de la Musique Mécanique mérite une visite.



Oh oui... Une fois de retour à Plombières par la route thermale, nous aurons largement mérité cette bonne bière.

COMMENT SUIVRE LE PARCOURS ?

Gazoline et Tripy vous offrent deux options pour suivre le parcours décrit dans cet article :

➧ **Sur votre téléphone mobile ou GPS :** allez sur le site internet Gazoline (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : bleue, la ligne" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "Sommaire" (en haut à droite), puis sur l'onglet "Magazine". Téléchargez le fichier Gazoline 259.gpx à la rubrique "Suivre le parcours avec un GPS", puis importez-le sur votre application GPS de smartphone ou sur votre GPS compatible avec des circuits pré-enregistrés.

➧ **Avec un road book papier :** allez sur le site internet Gazoline (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis : bleue, la ligne" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "Sommaire" (en haut à droite), puis sur l'onglet "Magazine". Téléchargez le fichier Roadbook 259.pdf à la rubrique "Suivre le parcours au road book", puis imprimez-le directement. Une notice explicative pour bien l'utiliser est disponible à la rubrique "Magazine" dans l'article "Itinéraire bis : comment lire un road book ?".

Afin de vous aider à suivre le road book, nous vous conseillons de télécharger une application GPS (on aime bien "Kmh Counter") pour avoir les distances partielles entre deux points sans devoir sans cesse remettre à zéro le compteur journalier de l'auto (quand il y en a un).

Quand l'expression "seul au monde" prend tout son sens.



PORTRAIT MIRCEA FILIPCIUC [ROUMANIE]

LE nirvana DES AVANT-GUERRE

La collection de Mircea Filipciuc est atypique. Stockeur de pièces pour certains, casseur pour d'autres, ses 25 voitures sont pour la plupart des épaves. Elles serviront à finaliser les restaurations de clients, lesquels lui permettront, par ricochet, d'achever celles qui lui tiennent à cœur. Immersion chez l'un des membres fondateurs du premier club du pays (CVE).

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Mircea est un collectionneur casseur qui a un solide passé d'autodidacte. Il a affiné son expérience automobile dans les ateliers français de Cecil Cars.



Presque 30 ans après la fin du communisme, l'univers de l'automobile ancienne de Roumanie a de beaux jours devant lui. En 1989, la chute du mur de Berlin a rapidement engendré la révolution roumaine qui détrôna le dictateur Ceausescu. Suite à ces évènements, la société civile a été bouleversée en profondeur. Moins de trois décennies plus tard, si les collectionneurs roumains aspirent toujours à plus de liberté, ils envisagent leur passion pour l'automobile ancienne avec ferveur et sans complexe. A ma grande surprise, bien qu'il y ait encore peu de clubs existants sur le territoire, les collections privées et les ateliers professionnels sont nombreux.
Je circule à Bucarest et sa périphérie depuis plusieurs semaines pour aller à la rencontre de leurs créateurs. Mircea Filipciuc est l'un d'entre eux. Il fait partie des sept mercenaires qui ont fondé le premier club de Roumanie en 1992 : le CVE, pour Clubul Vehiculelor De Epoca (*Gazoline* 253). Je quitte la fraîcheur du métro Pantelimon pour m'engouffrer dans un bus sous une température caniculaire. Quelques stations plus tard, je descends à un arrêt proche d'une zone industrielle. L'endroit est désert. Une VW Golf première génération fait son apparition à l'angle de la rue. Sans nul doute, c'est un diesel ! Notre homme vit aux confins de Bucarest, à l'extrême est de la ville. « C'est moi qui verrai en premier les Russes arriver », m'annonce Mircea, un poil sarcastique. Dans un parfait français, il m'invite à monter dans sa voiture. Il parle aussi « l'allemand et l'anglais que je pratique couramment pour mes voyages en Europe », me confie-t-il avec la chemise hawaïenne entrouverte et le bermuda blanc de circonstance. Ses cheveux longs me donnent plus l'impression d'être face à un Californien qu'à un

Mircea a travaillé quelques années en banlieue parisienne, à Arpajon

Sa seconde restauration du moment est pour le moins originale : un corbillard Jaguar 420 MkII de 1968.

Le terrain de Mircea Filipciuc est un paradis à ciel ouvert. A droite, une Opel Kadett de 1938, une 2 CV des années 70 et une Ford 1939.

MIRCEA FILIPCIUC [ROUMANIE]

CONTACT
MIRCEA FILIPCIUC, mirceafilipciuc@gmail.com.
T. : 0040 72 22 36 527.



Dans son grand atelier encombré, Mircea finalise une Land Rover de 1949 pour laquelle il peine à retrouver des pièces d'origine.

Un lot de VW Coccinelle pour (très) courageux.

natif des Carpates. « Dans les années 2000, j'avais environ 75 autos. Aujourd'hui, il m'en reste 25. J'ai été piqué par le virus à l'âge de treize ans grâce à une Auburn des années 20 qui appartenait au prince Niculae, l'oncle du roi Mihai. Ma mère est partie à l'hôpital pour accoucher dans une Buick de 1938. » Preuve que son histoire avec l'automobile ancienne a débuté très tôt. Mircea a travaillé quelques années en banlieue parisienne, à Arpajon, dans les ateliers Cecil Cars de Pierre Collin, où il a affiné son expérience. Sa première voiture a été une Traction 11 BL faux cabriolet de 1937. « Je l'ai eue à l'âge de 18 ans et j'ai longtemps roulé avec. » Mais c'est en 1983, date à laquelle l'Automobile Club Roumanie (ACR) organise son premier rallye d'autos d'époque entre Bucarest et Sinaïa, que « j'ai eu le déclic de la collection », m'explique Mircea en stoppant les machines dans la cour de son paradis à ciel ouvert.

Au centre trône sa petite dernière au charme fou. « C'est une Fiat 850 de 1968 qui me sert au quotidien. Je l'ai acquise en 2013. C'est l'une des rares post-Seconde Guerre mondiale que je possède. » Des voitures sont éparpillées dans tous les coins. Certaines enfouies sous les ronces et les hautes herbes, comme la BMW 326 de 1940 ou le châssis d'une Nash de 1928 qui disparaît peu à peu. A côté, c'est un Dodge de 1926 qui côtoie une russe Volga M24 de 1982. Le camion Molotov de 1956 équipé d'un moteur 6 cylindres de 4 200 cm^3 qui suit est une copie du Dodge américain. Un Ford 1939, une 2 CV Citroën de 1970 et une Opel Kadett de 1938 forment un trio éclectique sorti de la brousse ambiante, tout comme la Fiat 850 Spéciale de 1969 en version quatre portes fabriquée en Espagne. « Ce sera mon prochain projet de restauration. La Chevrolet Master Deluxe munie de son moteur d'origine de 1939 sera la suivante. » J'avoue que j'ai peine à localiser ce dernier véhicule dans cette collection anarchique. Une chose est certaine : il y a du boulot pour la faire rouler ! Plus loin, c'est le secteur des années 30. Une Ford 12 M de 1938, une DKW de 1937 et une autrichienne Steyr de 1938 n'attendent qu'une chose : que l'on s'occupe d'elles.

> Perchée sur le toit, la carcasse d'une Traction 11 BL sert désormais de décoration

Il semblerait que certaines soient privilégiées. L'Auto Union Munga de 1964 de couleur kaki animée par un original trois cylindres est abritée dans un box. Idem pour la Vauxhall V12 de 1936 qui a élu domicile dans le garage d'à-côté. Perchée sur le toit, la carcasse d'une Traction 11 BL fait désormais office de décoration. Sur le terrain, je découvre une Praga de 1936 et plusieurs châssis de Coccinelle empilés les uns sur les autres. « Cette voiture n'a pas la même popularité ici, car ce modèle appartenait à la milice roumaine », m'explique Mircea en balayant d'un revers de main ces épaves pour faire face à une Skoda 1100 blanche de 1938 posée devant un fourgon Ford Sedan V8 de 1937 à qui l'on a greffé deux volants pour les besoins d'un tournage de film. Nous filons directement vers l'atelier, au frais. Là, un Land Rover de 1949 blanc équipé d'un 1 595 cm^3 a été intégralement restauré. « Cette auto est d'origine russe. Elle circulait



42° en été, -20° en hiver : cette Gaz Volga M24 est prête à affronter les deux saisons.

Ce Ford de 1937 V8 modifié pour les besoins d'un tournage dispose de deux volants.

Cette Auto Union Munga de 1964 équipée d'un moteur 3 cylindres ayant appartenu à la Wehrmacht n'a plus de radiateur : il a été volé.

Son amie roumaine en exil aux USA est venue rendre visite à Mircea.

sur les chantiers. Elle affichait 100 000 km au compteur, mais il lui manquait beaucoup de pièces. J'ai mis quatre ans pour la refaire. La carrosserie a nécessité beaucoup d'attention. En revanche, la mécanique était en bon état. J'ai changé le gicleur du carburateur et la membrane de la pompe à essence. » A côté, c'est un véhicule atypique sur lequel Mircea planche depuis quelques années : une Jaguar 420 MkII corbillard de 1968. « Dotée d'un intérieur en ronce de noyer, cette auto appartenait à un amiral de la Navy en provenance d'Indonésie. Le moteur est un 6 cylindres de 4 200 cm^3. Je la possède depuis quinze ans et travaille dessus depuis six ans. C'est le même modèle qui a conduit Lady Di vers sa dernière demeure. » Mircea poursuit. « Seuls 10 % de mes véhicules sont complets. Du coup, mon projet initial a bifurqué. Aujourd'hui, j'échange des pièces pour finaliser les voitures qui me tiennent à cœur. De toute manière, je ne pourrai pas tout restaurer. Je n'aurai ni le temps, ni les moyens. » Parfois, la raison l'emporte sur la passion. Vu le stock, Mircea trouvera des clients pour faire des emplettes. ■



Cette BMW 326 de 1940 disparaît petit à petit dans les broussailles.



Cameron et Sami sur les bords du Mississippi, avec leur DeSoto 1954 Powermaster.

UN TAXI POUR Memphis

Sanctuaire de la lutte pour les droits civiques, haut lieu du blues et du rock'n'roll, Memphis est une ville à la richesse culturelle et historique incontestable. Dans le Tennessee, l'univers musical est viscéralement indissociable de celui des automobiles, anciennes de préférence. Cameron Petersen est amateur de son et collectionneur de belles carrosseries. Avec sa rare DeSoto Powermaster de 1954, cet agriculteur est à l'image de sa ville : rock et authentique. Rencontre.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Depuis mon départ de Saint-Louis, je poursuis mon pèlerinage sur la Highway 61. Le panneau signalétique indique "Memphis" en lettres d'or. Passées les interminables déviations, mon émotion s'intensifie à mesure que je m'enfonce vers le centre-ville. Au coin d'Union et Marshall Avenue, la célèbre devanture du Sun Studio apparaît. Je suis comme un gosse devant un magasin de jouets. Sam Phillips, le fondateur du studio d'enregistrement réputé, a révélé les plus grands noms du blues et du rock'n'roll des années 50. Howlin' Wolf, Elvis Presley ou Johnny Cash sont les fers de lance du label. Si Memphis est un sanctuaire musical, la cité du Tennessee est aussi

Au coin d'Union et de Marshall Avenue, la célèbre devanture du Sun Studio apparaît

un incontestable carrefour historique des luttes sociales et politiques. Martin Luther King a combattu pour l'obtention des droits civiques afro-américains sous le joug des ségrégationnistes. Je décide de découvrir le musée. J'en sors bouleversé. Des groupes scolaires, sans un bruit, les visages graves, poursuivent leur visite en direction du Lorraine Motel, là où, le 4 avril 1968, le leader fut assassiné. Sur le parking, comme figées pour l'éternité, la Dodge Royal Coupé deux portes et la Cadillac Convertible de l'homme charismatique et son équipe n'ont pas bougé. Sur la rambarde extérieure de la chambre 306, une couronne de fleurs a été déposée.

Ce mémorial fait face à la Blues Foundation. Devant est stationnée une carrosserie rare dans un jus d'origine précieusement conservé. Je traverse l'avenue pour découvrir ce modèle. Une Desoto Powermaster Wagon ICON Derelict de 1954. Je me mets en quête de son propriétaire qui ne tarde pas à montrer le bout de son nez et ses nombreux tatouages. Notre rencontre se fait dans le hall d'entrée, parmi une sublime exposition de guitares Stratocaster, entre autres Gibson d'anthologie ayant appartenu aux plus grands bluesmen.

Cameron Petersen est né dans le Missouri, à Hayti. « Mon père a toujours collectionné les voitures classiques. J'ai grandi avec les plus belles marques américaines. Il possède une vingtaine de véhicules », m'explique Cameron, rejoint par sa petite amie Sami aux lunettes de vue style *fifties*, cheveux teints en



Les années 70 sont bien représentées à Memphis, à l'image de cette Chevrolet.

Cameron Petersen est un collectionneur, comme l'était son père... Ford T, Jaguar Type E ou Dodge Charger : la famille possède une vingtaine de voitures.

C'est sur le balcon de la chambre 306 du Lorraine Motel que Martin Luther King a été assassiné, en avril 1968. Ce lieu de mémoire collective a été transformé en musée des Droits civiques. La Dodge Royal et la Cadillac Convertible ont été laissées en lieu et place, comme le jour du meurtre.



La vitre arrière s'actionne grâce à une manivelle extérieure. Idée qui sera reprise par Simca sur ces breaks 1301-1501.

Petite pause photo à l'angle de Beale Street, qui accueille les amateurs de blues de la planète entière.

DANS LE JUKE-BOX

DUST MY BROOM *D'ELMORE JAMES*

La guitare d'Elmore James produit un son distordu en raison de l'utilisation d'un goulot de bouteille qu'il introduit sur le majeur de la main gauche. Avec ce "Bottleneck", il crée un vibrato agressif qui est devenu sa marque de fabrique. Etait-ce pour conjurer le sort, lui dont la passion funeste pour le Moonshine (puissant alcool distillé) entraîna la mort à seulement 45 ans ? Sa voix déchirante, abîmée par une existence semée d'embûches, fusionne à merveille avec ce son rugueux laissant entrevoir une âme noble sous le joug d'une timidité maladive. Né en 1918 à Richland (Mississippi), ce musicien aurait pu avoir une destinée pitoyable, comme nombre de ses congénères du Sud. Mais sa rencontre avec Robert Johnson laisse une empreinte indélébile qu'il concrétise avec des enregistrements magistraux aux côtés de Sonny Boy Williamson, dans les années 50, qu'il interprêtera dans les juke-joints, sur Beale Street. *Dust My Broom* fut son premier grand succès. Une reprise électrique d'un standard acoustique de Johnson, revu et corrigé. Les bouleversantes versions de *The sky is crying* et *Stormy Monday* qu'il jouera aux quatre coins du pays sont un *must* en la matière pour les puristes.

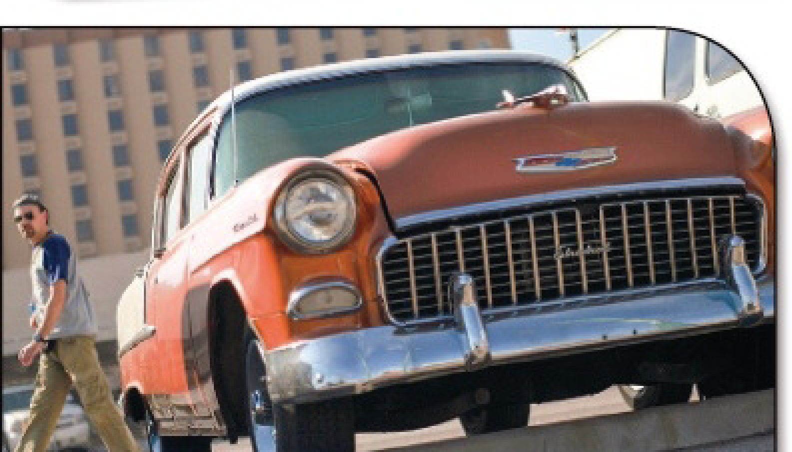
vert et tatouages exubérants. Qui se ressemble s'assemble ! « Quand j'avais 20 ans, j'étais fasciné par la production des années 70, à l'image de la Camaro. A la trentaine, mes goûts ont évolué vers les *sixties* avec la DeSoto. Aujourd'hui, à 40 ans, je m'intéresse aux ancêtres des années 20 et 30. Dernièrement, j'ai acheté une Auburn de 1935. Plus je vieillis, plus je suis à la recherche d'élégance et de simplicité mécanique », précise cet agriculteur de métier qui rêve un jour de posséder une Bugatti. Peut-être celle de son voisin. Le projet semble être en cours de négociation. « Dans ma collection, je détiens également une Ford T de 1911, une Dodge Charger de 1970 et une Jaguar Type E », me confie Cameron qui n'a jamais conduit de voiture récente. « Je roule avec cette DeSoto depuis trois ans. L'auto est totalement restaurée, à l'exception de la carrosserie que j'ai laissée d'origine par pur esthétisme », déclare-t-il en tournant autour de l'imposant break dont la vitre arrière se baisse avec une manivelle extérieure. « Ici, tu es plus ou moins dans l'obligation de mettre les mains dans la mécanique. Pour moi c'est une passion. L'idéal est de récupérer une voiture si possible complète avec des pièces de rechange d'origine. A défaut, bien que ce soit un modèle courant, tu peux trouver des reproductions en abondance. » La DeSoto vient de l'Illinois. Avec 68 000 miles au compteur, la mécanique n'a pas souffert. La carrosserie est saine sans avoir subi les outrages du temps. « Son moteur, ainsi que les autres organes, était en bon état. J'ai considéré qu'il valait mieux conserver sa patine. C'est pourquoi elle est restée dans son jus. La mécanique, l'électricité, l'intérieur, tout a été refait à neuf. » Une seule modification contrariera les puristes : la suspension a été modifiée pour rabaisser la caisse. Une adaptation finalement commune ici, effectuée par des jeunes étudiants en mécanique. « Elle a servi de laboratoire pour tester leur capacité », m'explique Cameron qui m'invite à bord pour une balade intra-muros. Nous commençons par rejoindre les bords du Mississippi devant d'emblématiques bateaux à roues. « Que je conduise ici à Memphis ou sur les routes des Etats-Unis, les contacts se font facilement et les barrières sociales explosent en vol. Les sourires apparaissent et les conversations vont bon train. C'est vraiment plaisant », souligne le quarantenaire qui représente la quatrième génération d'une famille d'exploitants agricoles spécialisés dans le riz, les haricots, le maïs et le coton possédant 5 000 hectares. Nous rejoignons le centre-ville et l'effervescence de Beale Street. La rue piétonne vit au rythme incessant des concerts du matin au soir. Autour du jardin central, quelques voitures d'époque sont stationnées, comme cette jolie Dodge des années 70. Plus loin, une traditionnelle Chevrolet Impala patiente devant la résidence du Street Flat. Splendide, l'auto est irréprochable. A l'angle de Beale Street, le BB King Blues Club fait résonner les enceintes. Il n'est que 14h et l'artère est déjà bondée. Je profite du lieu et de cette lumière éclatante pour prolonger la séance photo. Sami et Cameron, en bons ambassadeurs, alternent entre endroits iconiques et parkings publics mélangeant les genres. Les dernières générations d'automobiles côtoient les plus anciennes. Ici, on ne peut oublier ce passé glorieux que l'on célèbre au quotidien à bord de sculpturales américaines. Mon taxi pour Memphis m'invite à trinquer en l'honneur de notre rencontre improvisée au Hazel. A l'origine, ce bar était une ancienne maison close. Un lieu chargé d'histoire qui se trouve à l'angle opposé de l'Arcade Restaurant où Elvis Presley avait ses habitudes. A Memphis, chaque coin de rue, chaque édifice ou commerce rappelle un évènement majeur qui a eu des conséquences retentissantes sur la destinée de cette ville mythique, et a fortiori du pays. ■

> Autour du jardin central, quelques voitures d'époque sont stationnées





Une belle rencontre avec cette Dodge des années 70.



Une Chevrolet Bel Air 1955 Street Rod dans son jus d'origine.



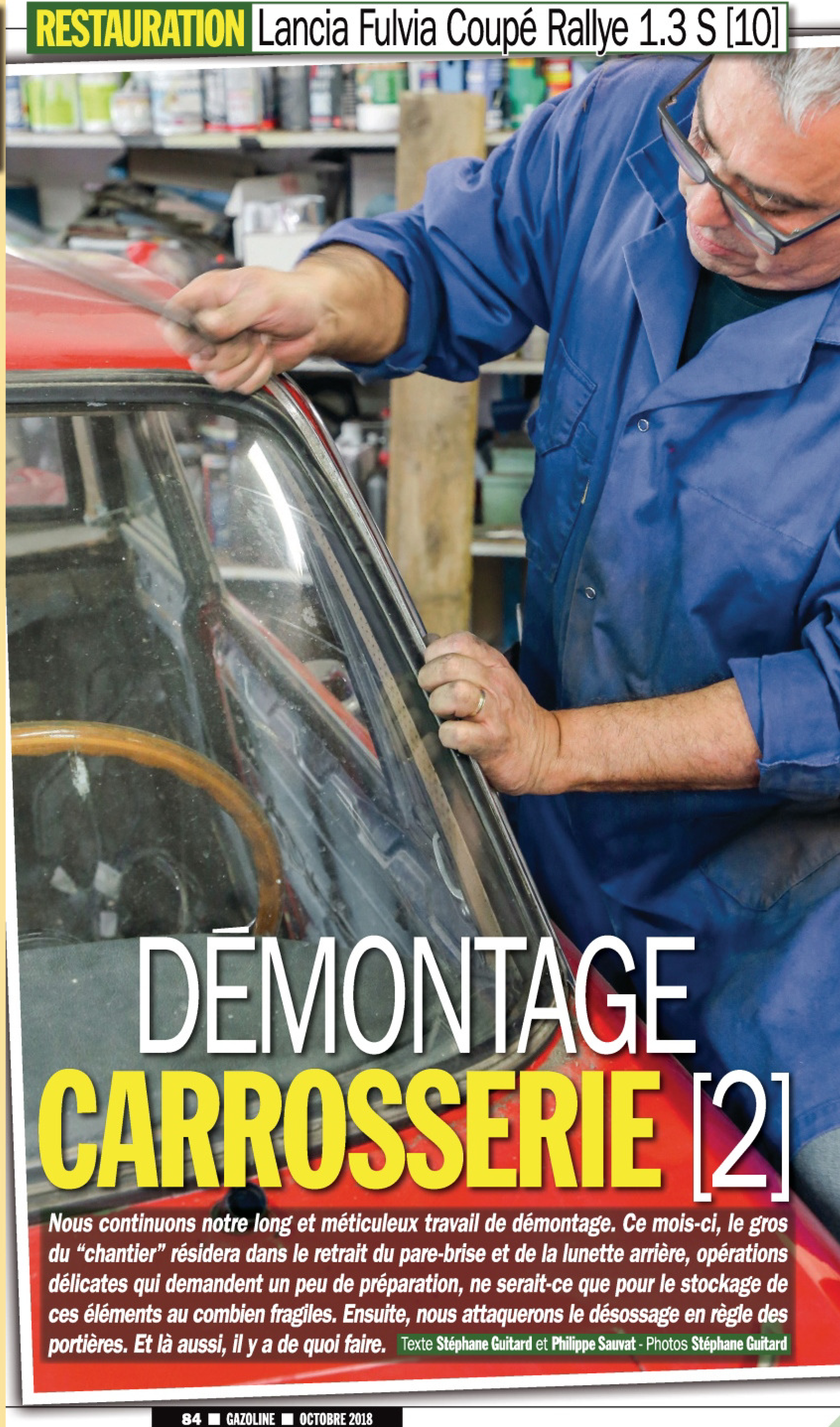
Un passage devant le Sun Studio, la mythique maison de disques de Memphis qui a découvert Elvis Presley.

Elvis avait ses habitudes à l'Arcade Restaurant. Il déjeunait souvent au fond de la salle, à gauche. Aujourd'hui, la table est identifiée grâce à une photo souvenir.

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

A une époque où pèsent sur nos têtes de pauvres automobilistes toutes les menaces du monde (restrictions, taxes, diabolisation de la voiture dans son ensemble), de plus en plus d'amoureux d'anciennes, ces égoïstes qui ne polluent que pour leur seul plaisir, ont décidé de prendre le contre-pied de cette situation en se servant de l'automobile de collection pour défendre des causes louables.
Ainsi, on ne compte plus les manifestations organisées au profit d'associations venant en aide à des malades (souvent des enfants) ou ceux que l'on appelle pudiquement "les accidentés de la vie". Le plus souvent, il s'agit de reverser tout ou partie de la recette, mais parfois, le but est juste de permettre à ces personnes d'oublier durant un moment leurs soucis. Il suffit de voir le sourire béat d'un enfant malade descendant d'un baptême en ancienne pour se convaincre que quelques heures de son temps valent bien des dons en espèces sonnantes et trébuchantes. On ne peut bien sûr que se féliciter de cette avalanche de bonnes intentions qui, en plus de soutenir ceux qui en ont besoin, permettent de montrer l'automobile ancienne sous un jour bien plus flatteur que de vulgaires engins bruyants et polluants. Un bon moyen de se rendre "sympathique" en aidant son prochain.
Parmi tous ces événements "caritatifs", l'un des plus originaux s'est tenu début septembre à Marville, une commune située dans le département de la Meuse, proche de la frontière belge. Là-bas, une bande "d'irréductibles Gaulois" a décidé de sauver le plan d'eau de l'Othain, un lac artificiel créé en 1975 par l'édification d'un barrage sur la rivière du même nom. Après avoir été plus ou moins laissé à l'abandon, il est aujourd'hui menacé par la loi sur l'eau car il entrave la libre circulation des poissons et le bon écoulement des sédiments. Pour éviter son assèchement et la destruction pure et simple du barrage (construit avec des fonds publics, rappelons-le), le seul espoir serait d'installer une passe à poissons sur ce dernier, travaux qu'aucune structure administrative ne veut (ou ne peut) financer. L'idée des organisateurs est donc de se servir de leur rassemblement pour commencer à collecter des fonds.
Si notre rôle n'est pas de prendre position dans ce débat qui, si l'on se réfère aux articles de la presse locale, semble animé, on ne peut que sourire à l'évocation de cette mobilisation qui voit l'automobile ancienne, objet de bien des stigmatisations car souvent rendue directement responsable de la pollution atmosphérique, venir au secours d'une cause écologique. On ne sait pas si le lac sera sauvé, mais ce qui est sûr, c'est que cette initiative pourrait en appeler d'autres. C'est en tout cas ce que l'on peut souhaiter.
Bonne lecture. ■

STÉPHANE GUITARD ET PHILIPPE SAUVAT



DÉMONTAGE CARROSSERIE [2]

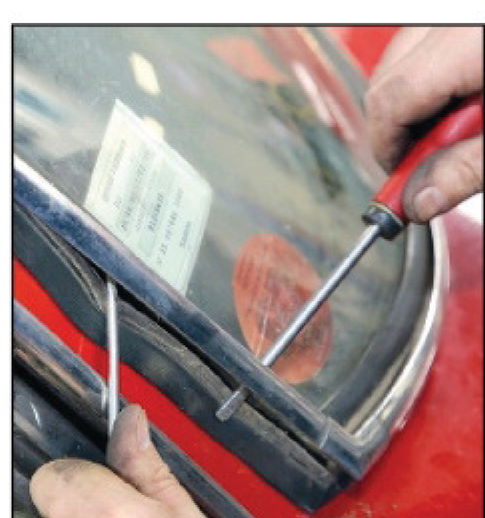
Nous continuons notre long et méticuleux travail de démontage. Ce mois-ci, le gros du "chantier" résidera dans le retrait du pare-brise et de la lunette arrière, opérations délicates qui demandent un peu de préparation, ne serait-ce que pour le stockage de ces éléments au combien fragiles. Ensuite, nous attaquerons le désossage en règle des portières. Et là aussi, il y a de quoi faire.

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

4 DÉMONTAGE DU JONC DU PARE-BRISE



1 La première étape va consister à retirer le jonc de pare-brise chromé. Pour cela, on va le soulever délicatement avec un tournevis plat, assez large pour ne pas déformer le profilé.



2 Une fois le premier côté sorti, on fait sauter la baguette avec un second tournevis. Attention de ne pas la déformer, car il deviendrait alors impossible de la remettre en place.



3 On remonte délicatement vers le haut du pare-brise en faisant glisser le tournevis, sans à-coups, le plus "à plat" possible.



4 A l'approche du centre du pare-brise, on ralentit le mouvement pour ne pas tordre la baguette en la retirant trop violemment du raccord.



5 Il est possible de faire glisser le raccord pour accéder à l'extrémité de la baguette.



6 Le jonc étant "déboîté" du joint de pare-brise, on peut désormais l'extraire du raccord d'angle.



7 On maintient le raccord et on tire délicatement (et bien droit) sur le jonc de pare-brise.



8 On peut maintenant tirer sur le jonc inférieur de pare-brise pour l'extraire sur toute sa longueur.



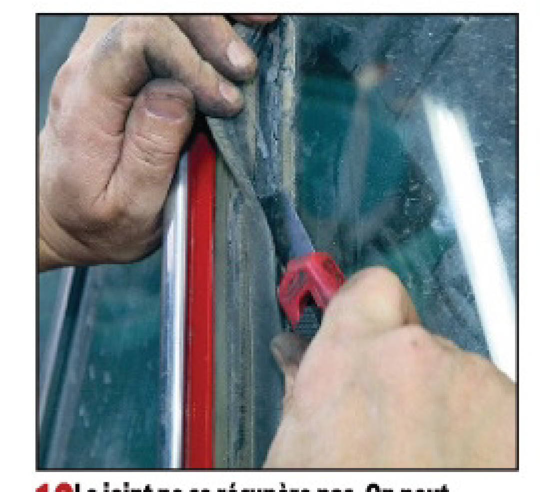
9 Et on le sort du raccord d'angle opposé.



10 Même opération avec le jonc supérieur.



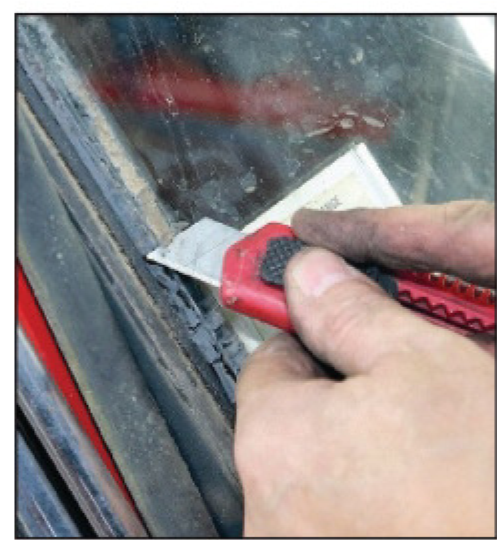
11 On voit bien tout ce qui s'est incrusté au fil des années...



12 Le joint ne se récupère pas. On peut donc y aller "à la hussarde" avec un cutter. Attention, juste, à ne pas y laisser vos doigts (ne faites pas comme Phiphi : portez des gants !). On tranche le joint à plat sur la surface du pare-brise.



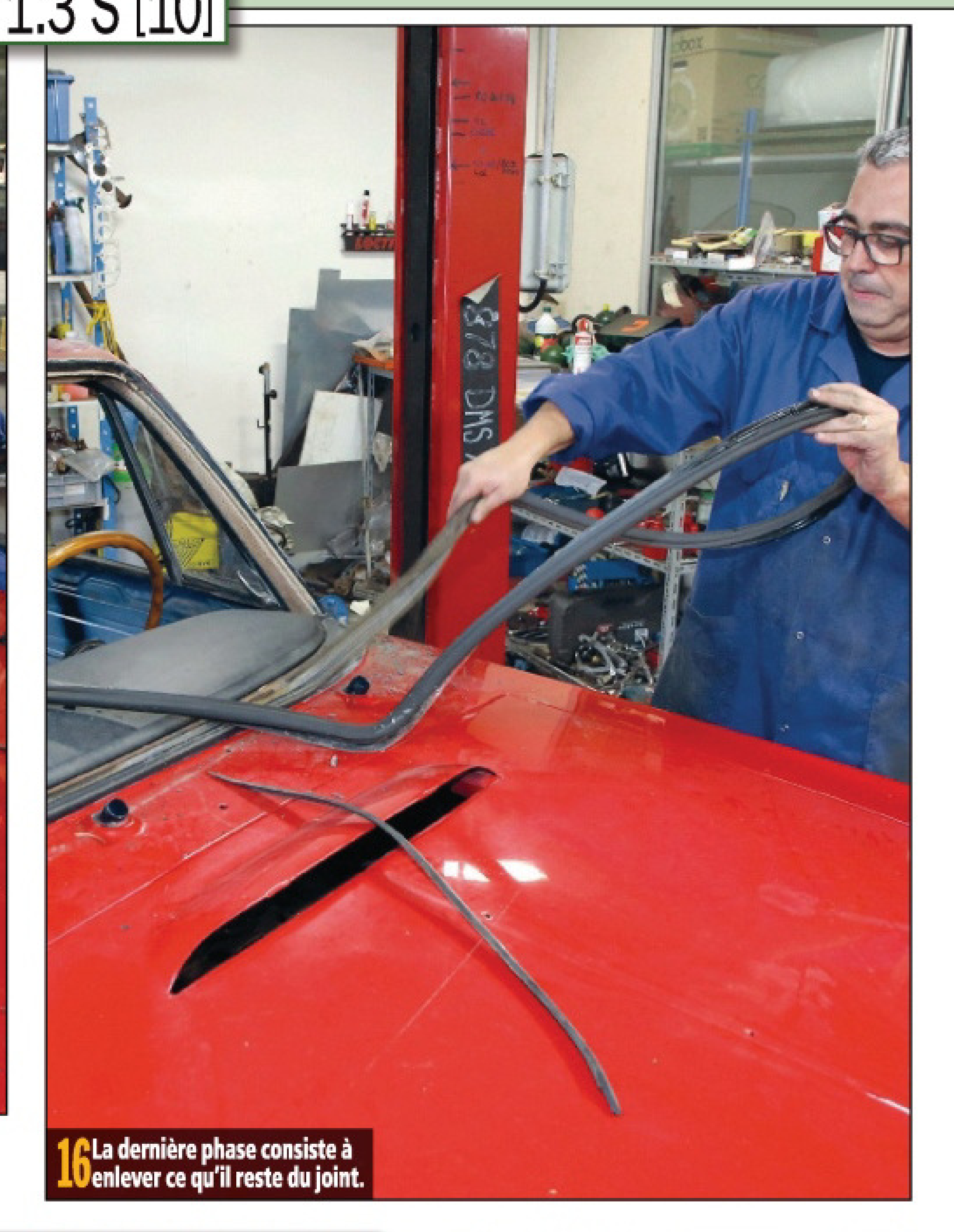
13 On tire sur le joint pour en retirer la partie extérieure.



14 La partie extérieure du joint étant dégagée, on vient ensuite couper la zone en contact avec la tranche du pare-brise. Cela en facilitera le décollement.



15 On pousse ensuite sur l'intérieur du pare-brise pour le décoller du joint et on le stocke, plutôt à la verticale, dans un endroit bien à l'abri des coups et des ennuis. Il faut évidemment être deux pour cette opération.



16 La dernière phase consiste à enlever ce qu'il reste du joint.

5 DÉMONTAGE DE LA LUNETTE ARRIÈRE



1 Concernant la lunette arrière, les opérations sont, en gros, les mêmes que pour le pare-brise. On écarte donc le jonc chromé avec deux tournevis plats.



2 Le joint ayant une forme légèrement différente, le jonc inférieur est plus difficilement accessible avec les tournevis. Nous choisissons donc de le trancher directement alors que le jonc est encore en place.



3 Là, le jonc sort tout seul.



4 Après avoir "dégagé les angles", comme dirait Valérie Damidot, on enlève les joncs chromés.



5 Toujours armé de son cutter (et toujours sans gants), Phiphi découpe le joint de la lunette arrière.



6 Là aussi, les saletés s'étaient bien accumulées.



7 On enlève la lunette arrière. Celle-ci étant plus légère que le pare-brise, on peut envisager de le faire seul.



8 Enfin, on retire le joint.

6 DÉMONTAGE DE LA COMMANDE D'OUVERTURE DE PORTIÈRE



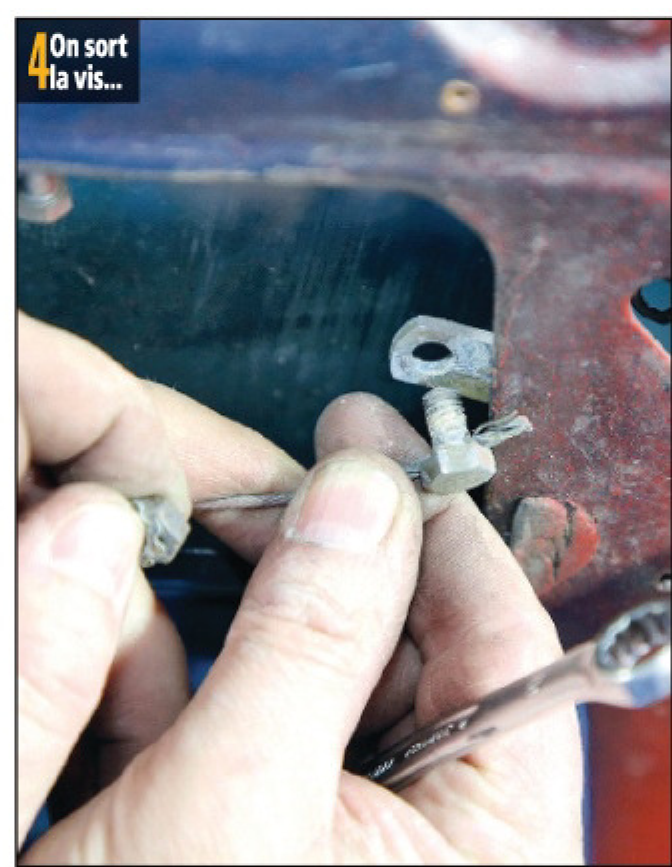
1 A l'aide d'un chasse ou d'un tournevis, on vient pousser sur la patte du système d'ouverture afin d'avoir accès à l'écrou serre-câble.



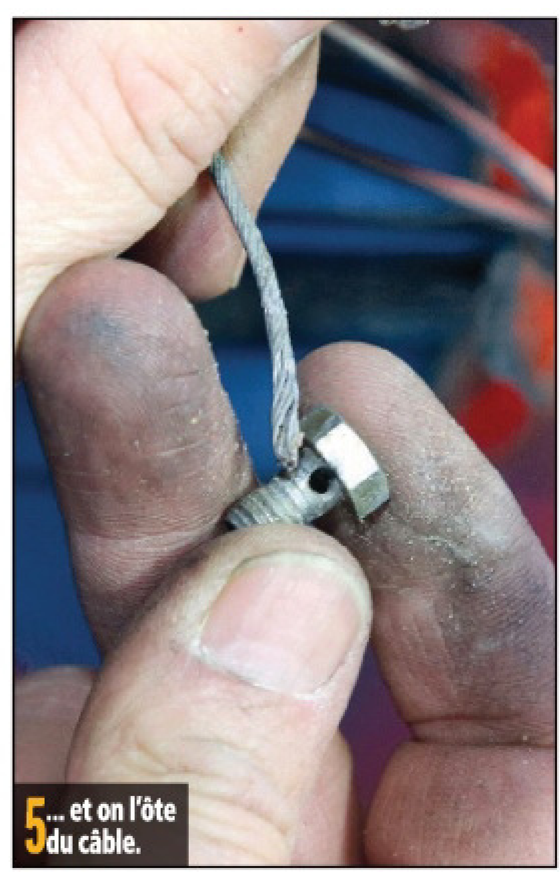
2 Avec deux clés de 10, on débloque l'écrou serre-câble.



3 On récupère un écrou et une rondelle éventail.



4 On sort la vis...



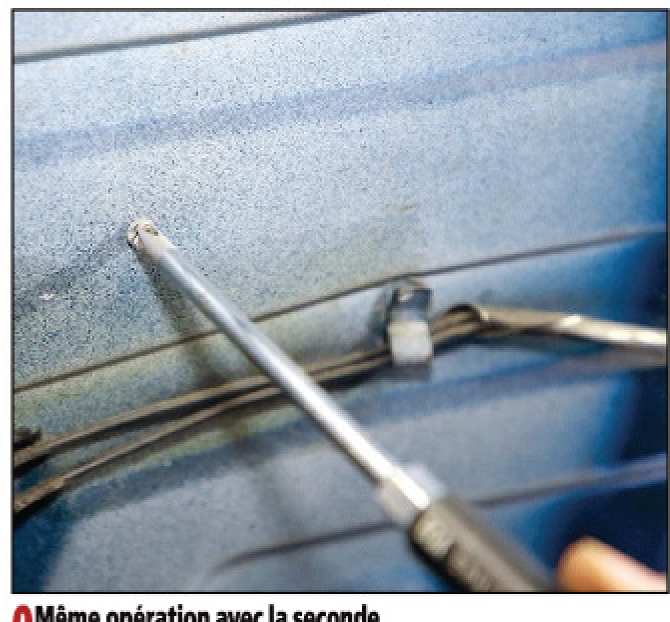
5 ... et on l'ôte du câble.



6 On dévisse la première patte de maintien.

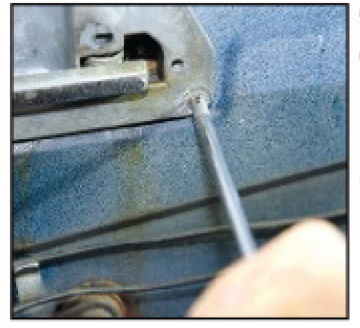

7 On la fait glisser le long de la gaine.


8 Puis on la récupère.


9 Même opération avec la seconde patte de maintien. On dévisse.


10 On récupère la vis de fixation.

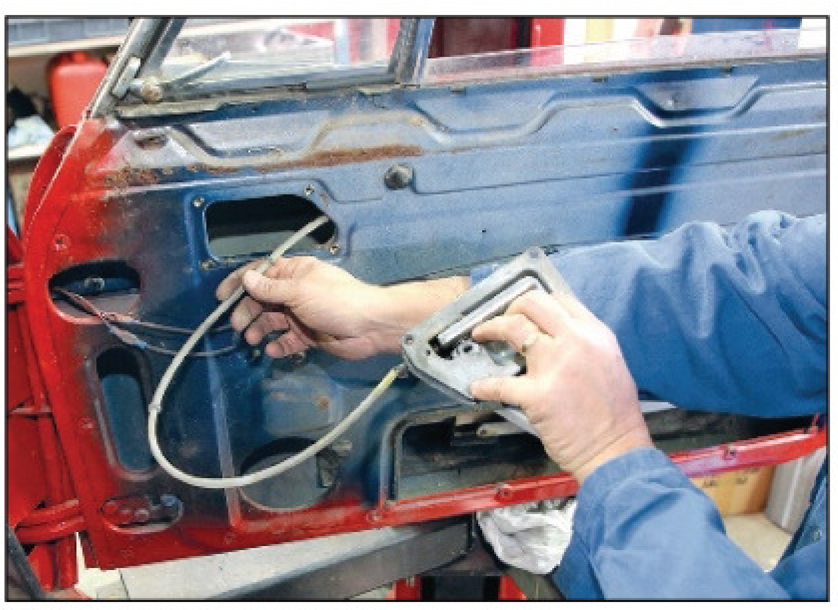

11 On récupère la patte de maintien tombée au fond de la porte (ou dans sa main si on a été prévoyant).


12 On démonte maintenant la platine de la poignée d'ouverture intérieure.


13 On récupère les vis. Attention à ne pas les égarer, car elles ont une tête fraisée spécifique.


14 A l'aide d'un tournevis plat, on extrait la platine de son logement.

15 On tire délicatement car le câble est toujours fixé dessus, de même que le joint cache-poussière.


16 On sort la platine avec son joint cache-poussière, et on tire sur la gaîne du câble.


17 On ôte les agrafes qui maintenaient la poignée.


18 Elles sont en bon état, donc réutilisables.

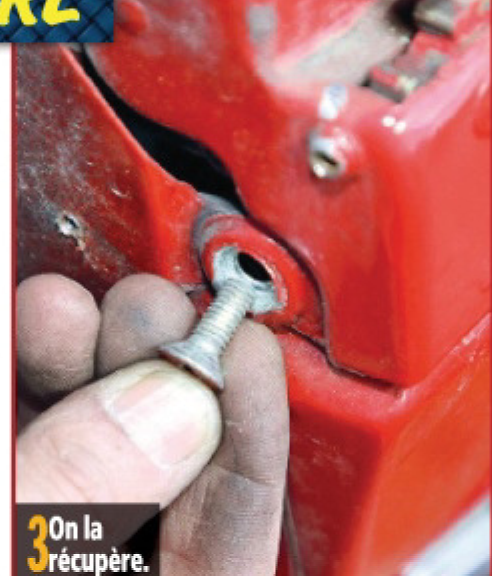
7 DÉMONTAGE DE LA SERRURE



1 A l'aide d'un tournevis à frapper, on débloque les vis intérieures de fixation de la serrure.



2 Puis on desserre la vis du bas.

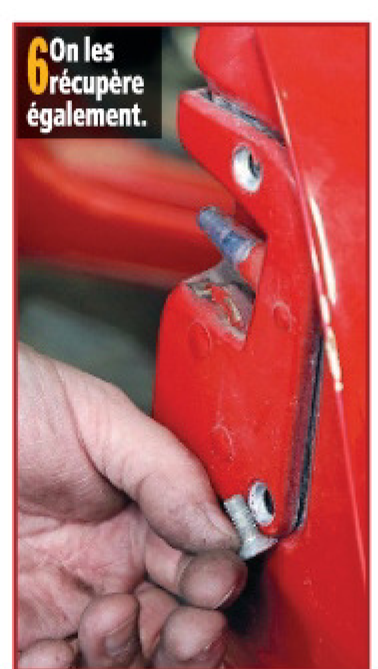


3 On la récupère.

4 On dévisse et on récupère ensuite celle du haut. Attention, avec leurs têtes fraisées, ces vis sont spécifiques.



5 Même process pour les vis situées sur la tranche de la portière.



6 On les récupère également.



7 En repoussant le mécanisme, on extrait le bloc serrure.



8 Voilà, il est sorti.

8 DÉMONTAGE DU TÉMOIN DE PORTE OUVERTE





1 On dévisse le cabochon situé sur la tranche de la portière.



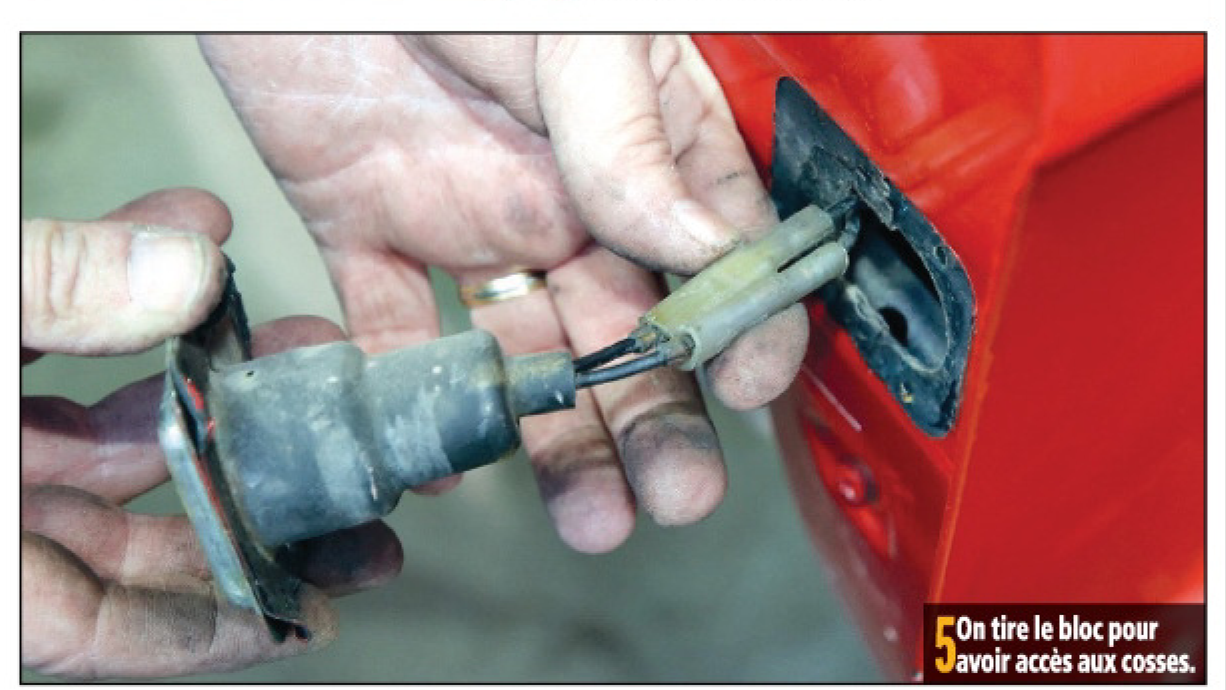
2 On récupère les vis de fixation.



3 A l'aide d'un petit tournevis plat, on décolle le cabochon de son logement.

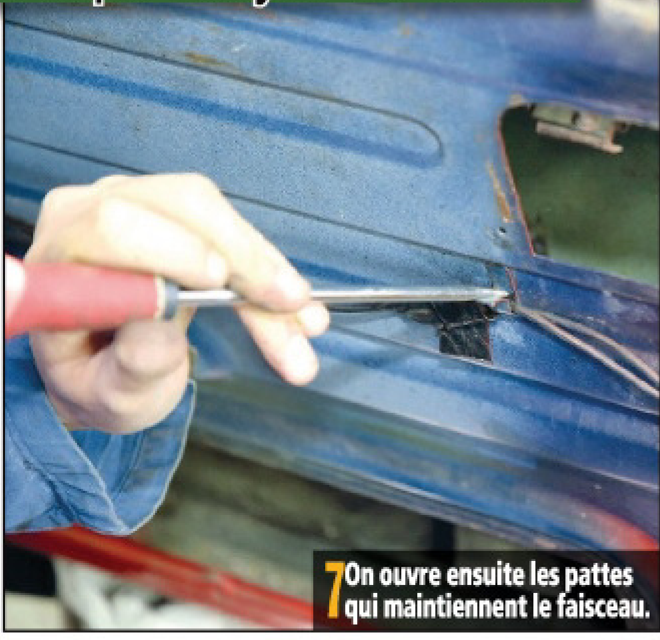


4 L'étanchéité au mastic est encore bien présente. La qualité Lancia de l'époque...

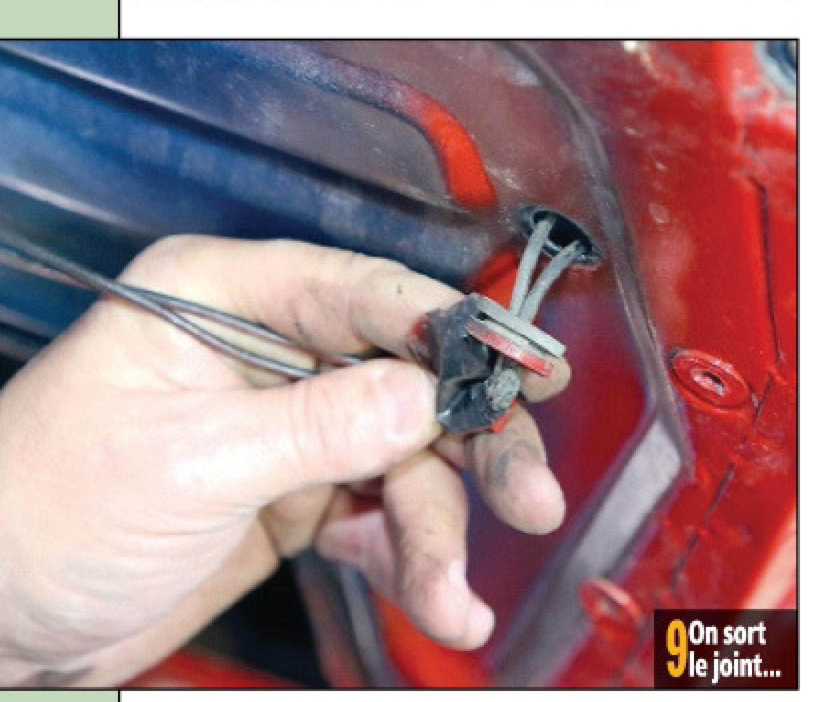


5 On tire le bloc pour avoir accès aux cosses.

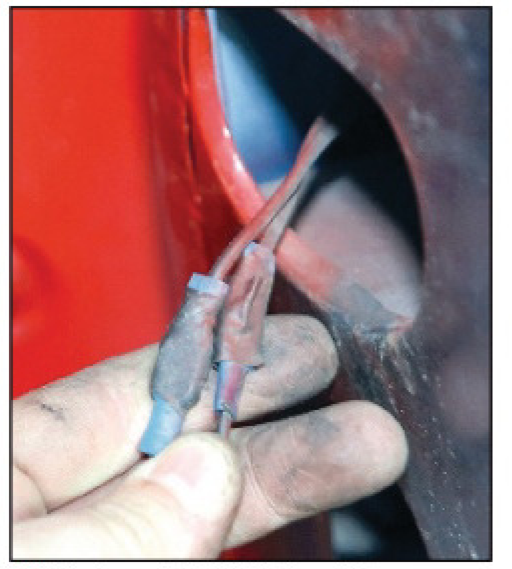

6 On débranche les cosses.

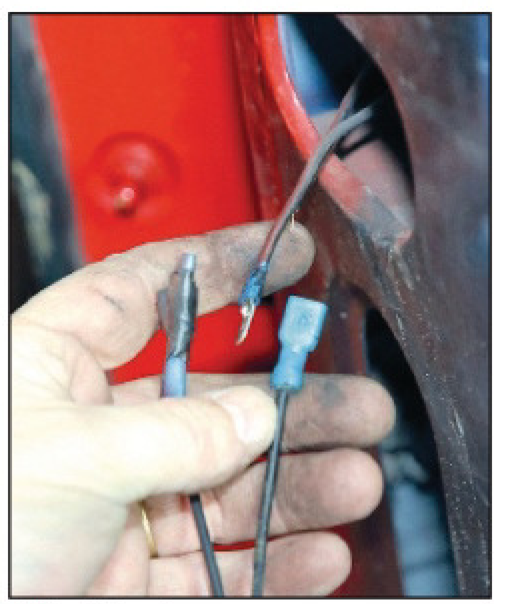

7 On ouvre ensuite les pattes qui maintiennent le faisceau.


8 On déboîte le joint à lèvres au niveau du passage du faisceau dans la tôle intérieure de la portière.

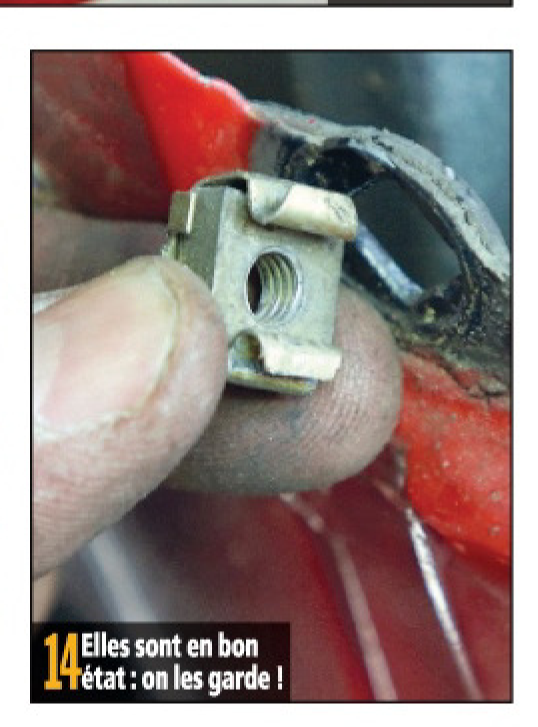

9 On sort le joint...


10 ... et on tire le faisceau.


11 A l'autre extrémité de la portière, on trouve des cosses qui facilitent le démontage du faisceau. Bien vu !

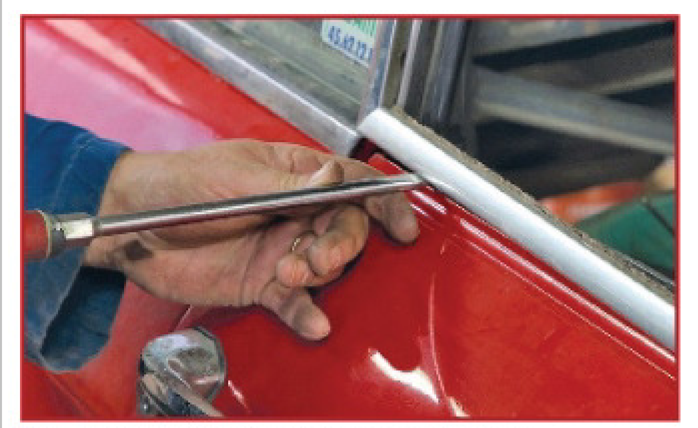

12 On débranche ces cosses pour récupérer le morceau de faisceau.

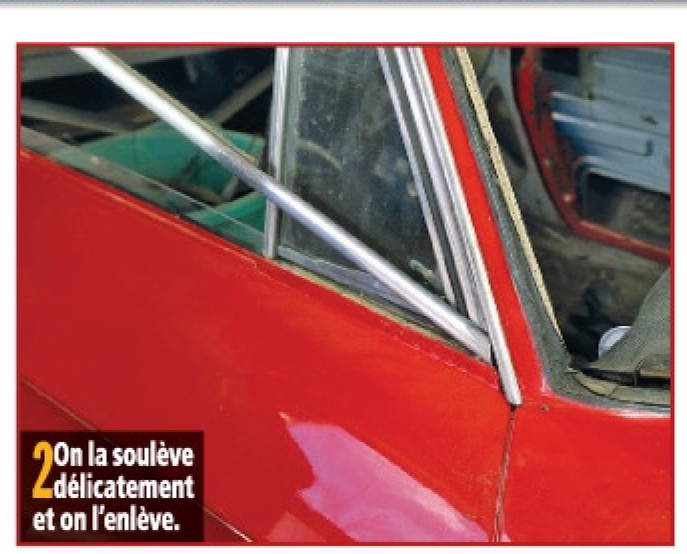

13 On récupère les agrafes de fixation de la serrure.


14 Elles sont en bon état : on les garde !



9 DÉMONTAGE DE LA POIGNÉE DE PORTE


1 Dans la mesure où elle risque de nous gêner, on retire la baguette de rive sur le haut de la portière. On utilise un gros tournevis plat pour la sortir.


2 On la soulève délicatement et on l'enlève.

3 La coulisse arrière de vitre étant devant la poignée, il faut préalablement la déposer. On commence donc par retirer la vis haute.

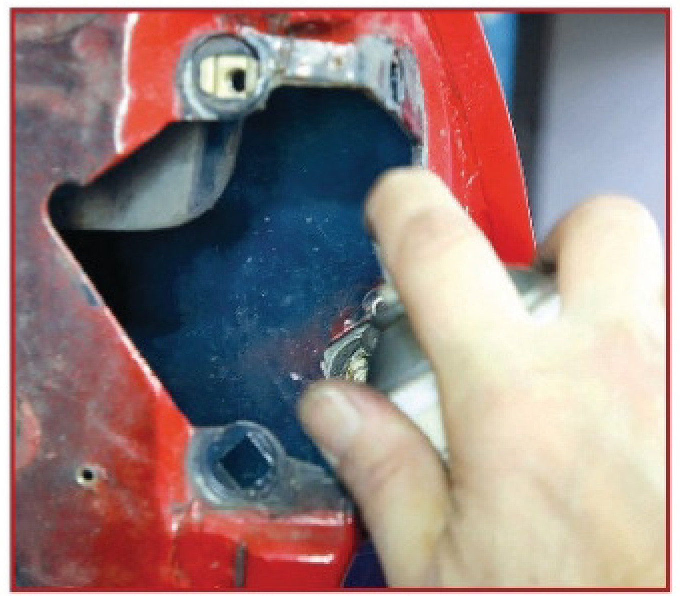

4 On récupère la vis, une rondelle plate et une rondelle éventail.


5 On retire ensuite la vis qui maintient le bas de la glissière.


6 Ici, on récupère la vis et sa rondelle éventail.

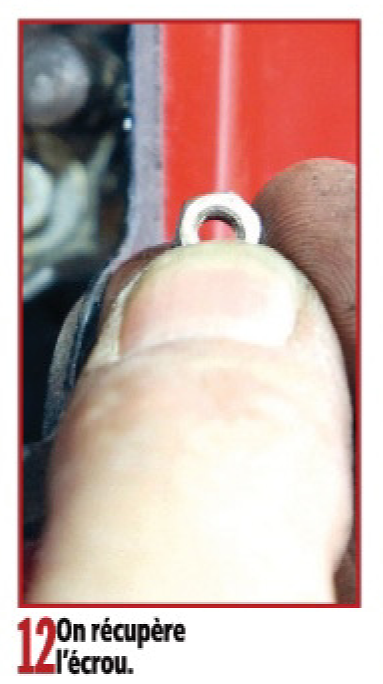

7 On bascule la coulisse de vitre ainsi libérée.

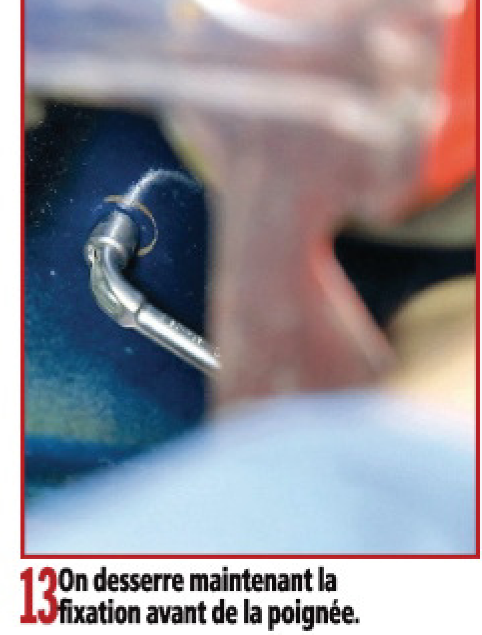

8 Et on la sort par le bas de la portière.


9 Un coup de dégrippant sur les fixations de la poignée pour en faciliter le démontage...


10 ... voilà à quoi on a affaire.


11 Avec une clé à pipe, on dévisse l'écrou.


12 On récupère l'écrou.


13 On desserre maintenant la fixation avant de la poignée.


14 La poignée est désormais libérée...


15 ... on l'enlève.

[A suivre]



BONNE ADRESSE

PK500 : ce vendeur néerlandais (mais parlant français) propose un grand nombre de pièces en stock et fait tout son possible pour dénicher celles que vous cherchez et qu'il ne référence pas. Assurément une bonne adresse ! **Infos et catalogue sur : www.pk500.fr**

Ce mois-ci, nous terminons le remontage de la boîte avec les fourchettes et les coulisseaux, avant de refermer la partie avant. Quelques étapes demandant de la délicatesse et de la précision si l'on veut que tout fonctionne bien à l'arrivée.

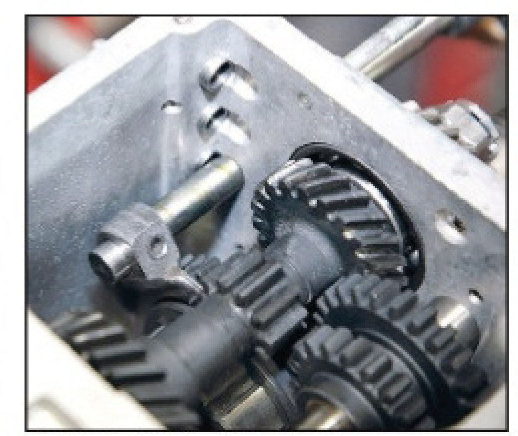
Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

REMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES [3]

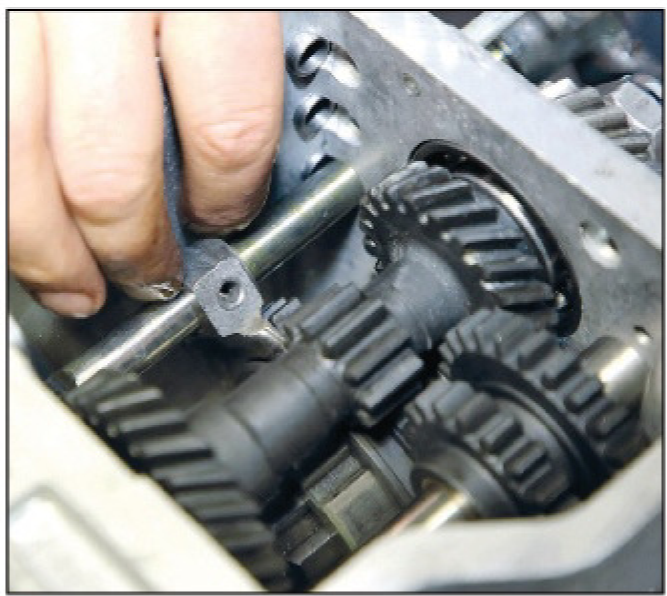
13 REMONTAGE DES FOURCHETTES ET COULISSEAUX

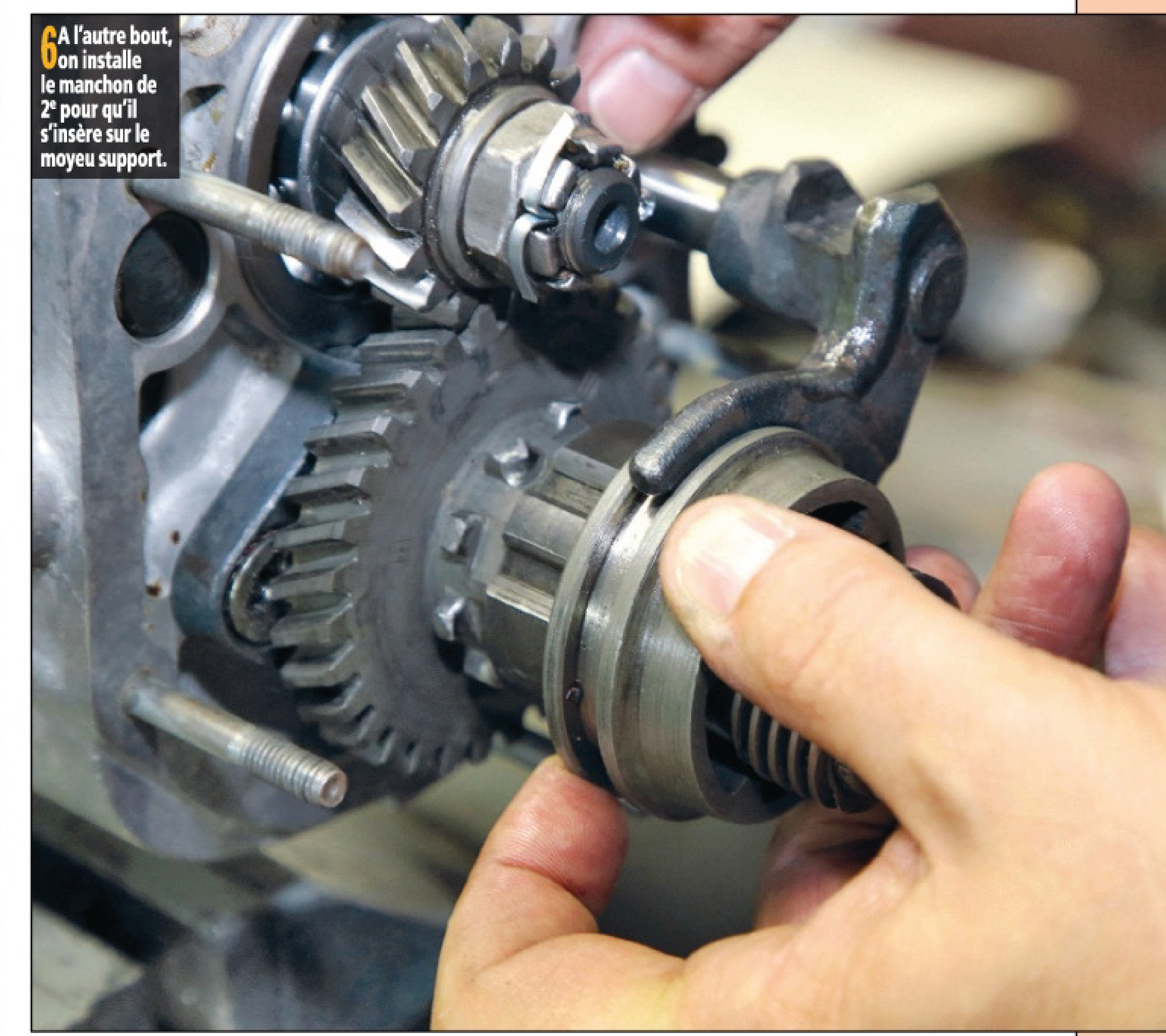

1 On commence par placer la fourchette de 1re.


2 On huile généreusement le coulisseau de 1re-2e.

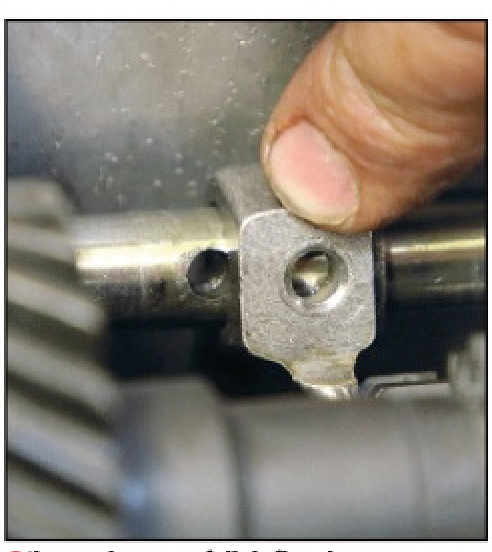

3 On introduit le coulisseau dans le carter, puis dans la fourchette de 1re.


4 A l'extrémité du coulisseau, on vient positionner le manchon sur la fourchette de 2e.


5 Tout en maintenant la fourchette de 1re pour faciliter l'opération, on pousse le coulisseau vers le fond de la boîte.

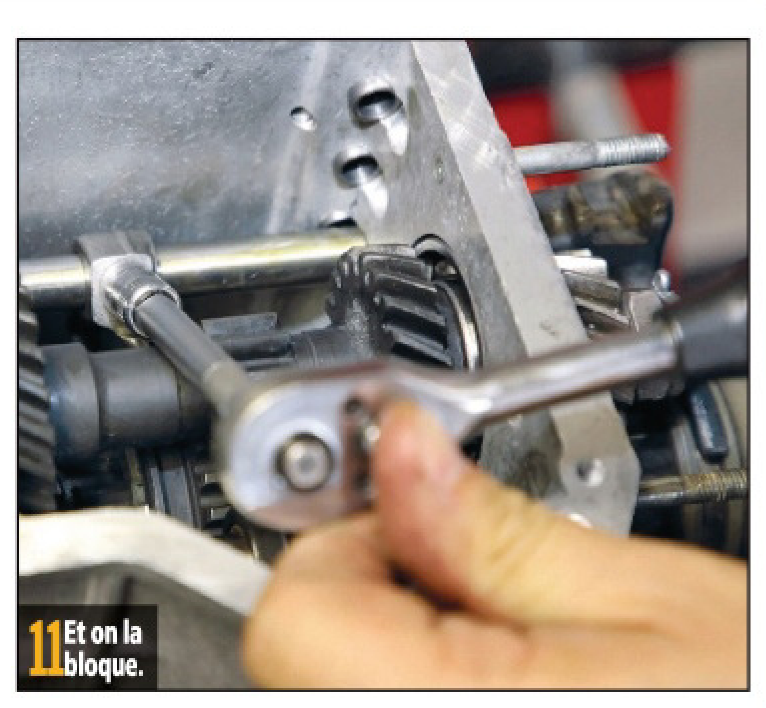

6 A l'autre bout, on installe le manchon de 2e pour qu'il s'insère sur le moyeu support.


7 On pousse pour le placer dessus.


8 Il va maintenant falloir fixer la fourchette de 1re sur le coulisseau. Pour cela, on doit aligner celle-ci avec l'orifice de blocage prévu sur le coulisseau.


9 Là, on est bien.

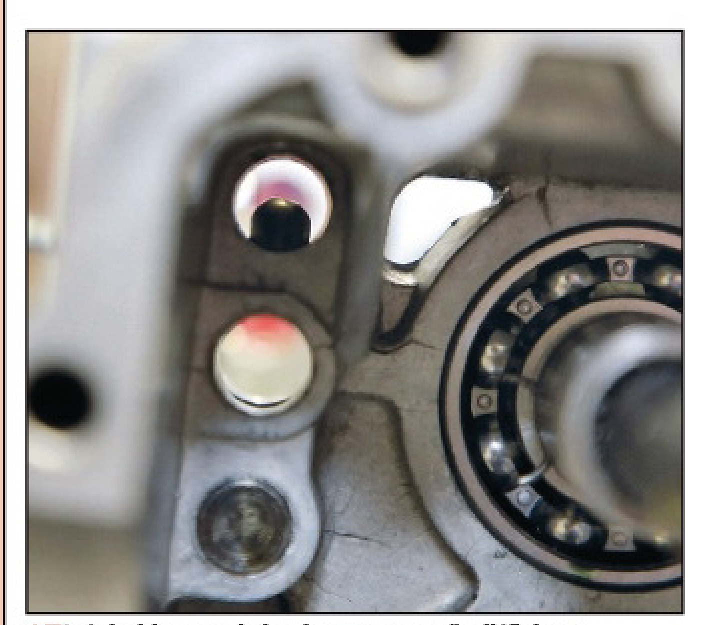

10 On approche donc la vis.

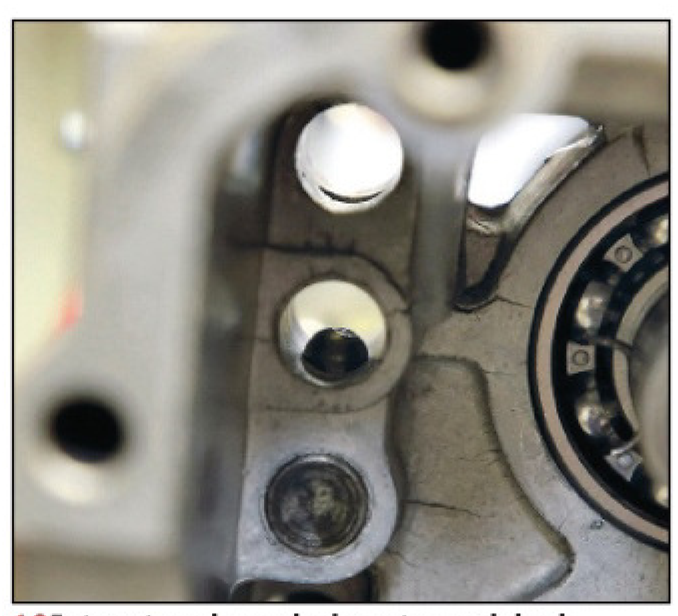

11 Et on la bloque.

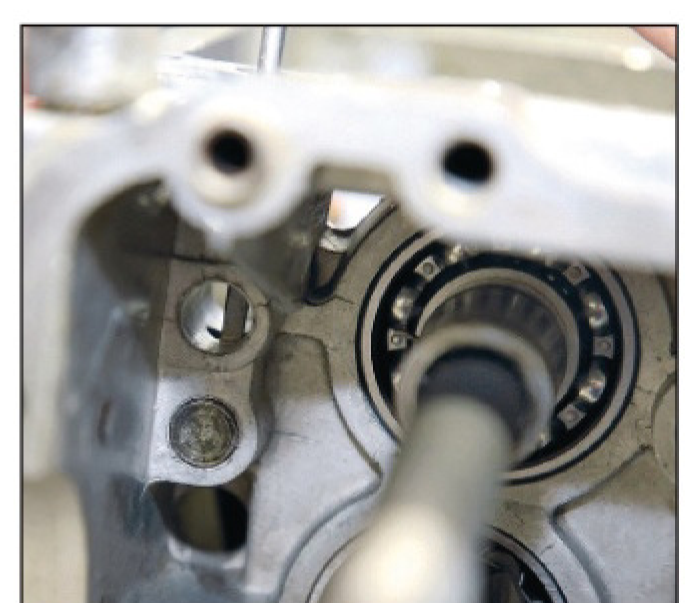

12 Afin de placer le bonhomme de verrouillage, on vérifie le bon alignement du coulisseau avec le trou prévu sur le carter de boîte.


13 Comme on le voit, le bonhomme est une sorte de bille oblongue qui ne peut s'introduire que verticalement (en revanche, pas de haut et bas).


14 On insère le bonhomme dans l'orifice du carter.

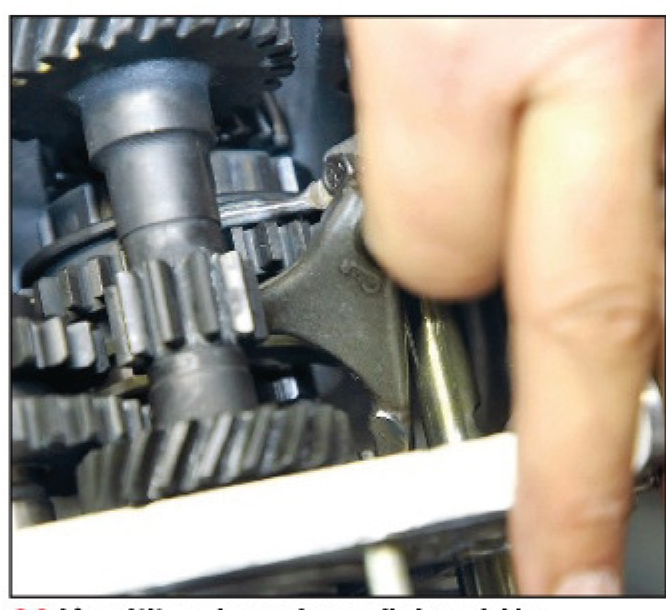

15 Inévitablement, le bonhomme reste "collé" dans le logement du coulisseau de marche arrière.

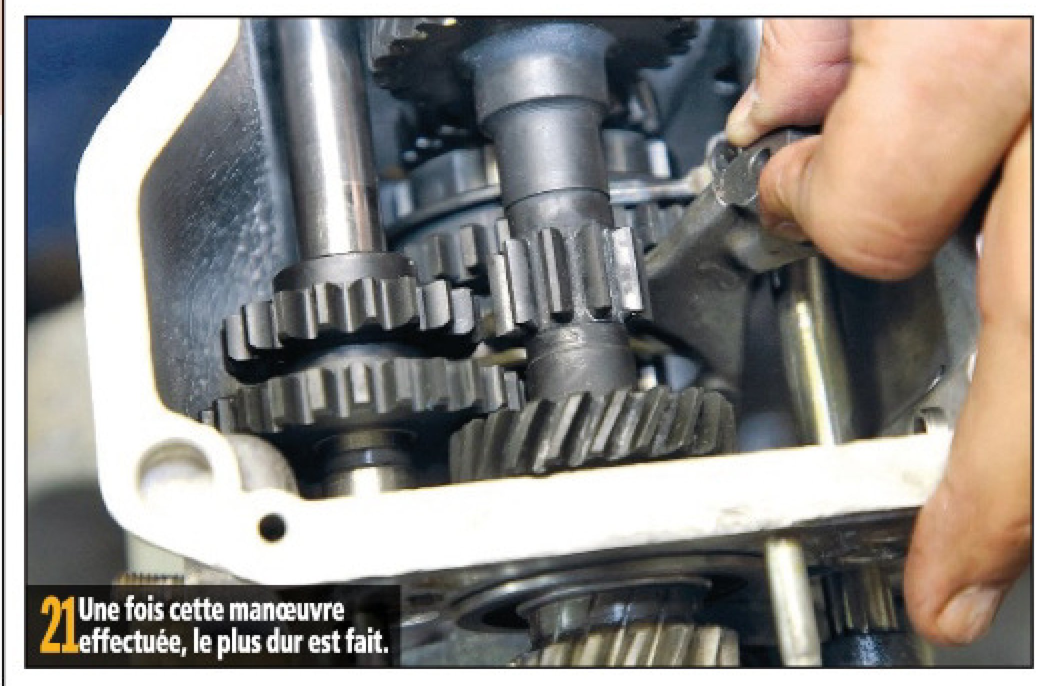

16 En tapant avec le manche du marteau sur le bord du carter, on le fait "tomber" d'un cran.

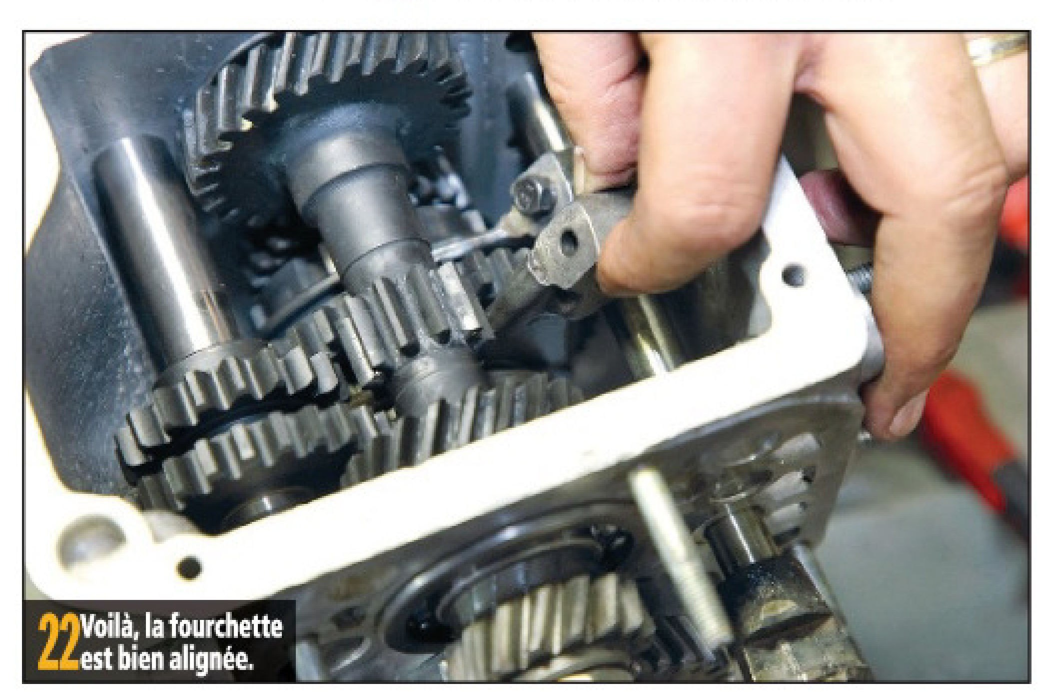

17 A l'aide d'un chasse ou d'un tournevis fin, on le "pousse" au fond, sur le coulisseau de 1re-2e.


18 On vient maintenant positionner la fourchette de 3e-4e.


19 Sa mise en place impose quelques figures de style.


20 Il faut déjà que le manchon sur l'arbre soit bien positionné, car la fourchette doit s'y insérer.


21 Une fois cette manœuvre effectuée, le plus dur est fait.


22 Voilà, la fourchette est bien alignée.



23 Après l'avoir huilé, on présente le coulisseau de 3e-4e en veillant à ce que l'empreinte du bonhomme de verrouillage soit bien à l'horizontale.



24 On l'introduit en maintenant la fourchette de 3e-4e.



25 Avec un marteau, on amène le coulisseau en butée.



26 On va ensuite fixer la fourchette sur le coulisseau.



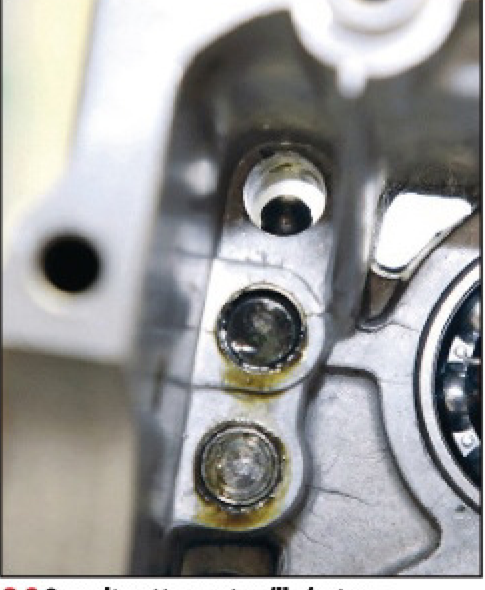
27 On la bloque.



28 Afin d'aider à sa mise en place, on huile le trou du bonhomme de verrouillage.



29 On introduit celui-ci.





30 On voit nettement qu'il n'est pas complètement rentré dans son logement.

31 On le pousse avec un petit tournevis ou un chasse.



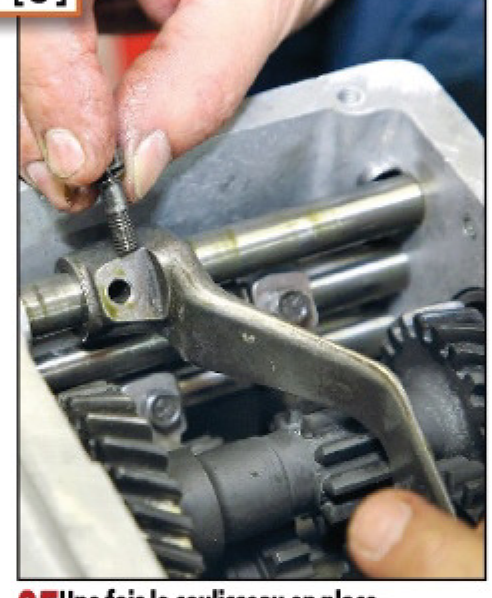
32 Il ne reste plus que la fourchette de marche arrière. C'est la plus facile à placer, car elle est au-dessus.



33 On vérifie qu'elle est bien positionnée sur les pignons.



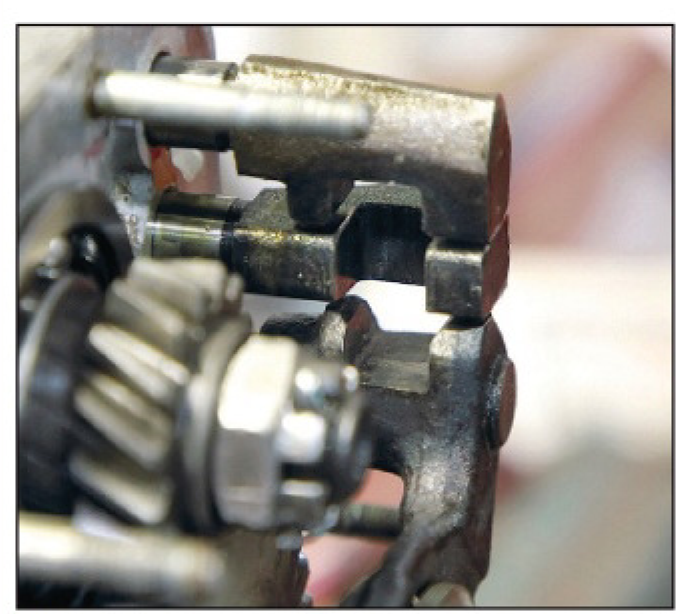
34 On introduit le coulisseau de marche arrière.



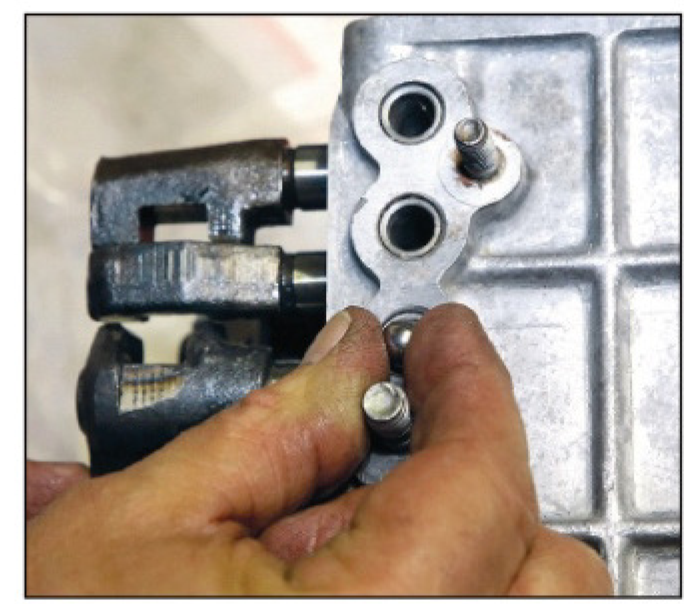
35 Une fois le coulisseau en place, on va fixer la fourchette.



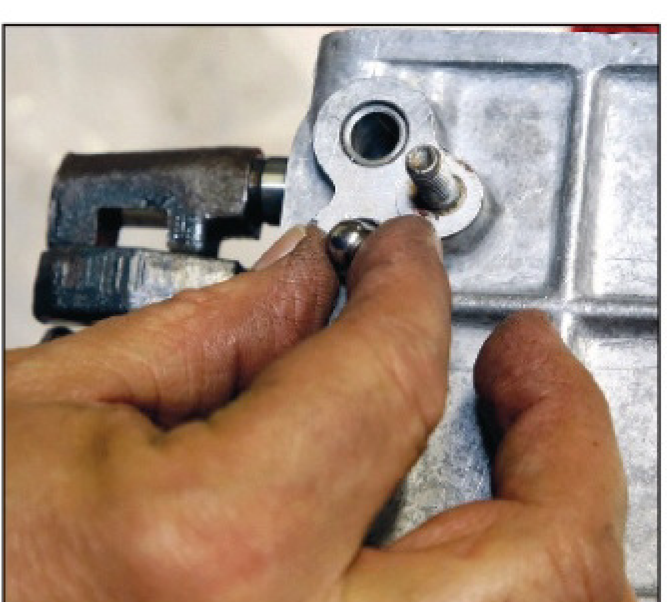
36 On serre.



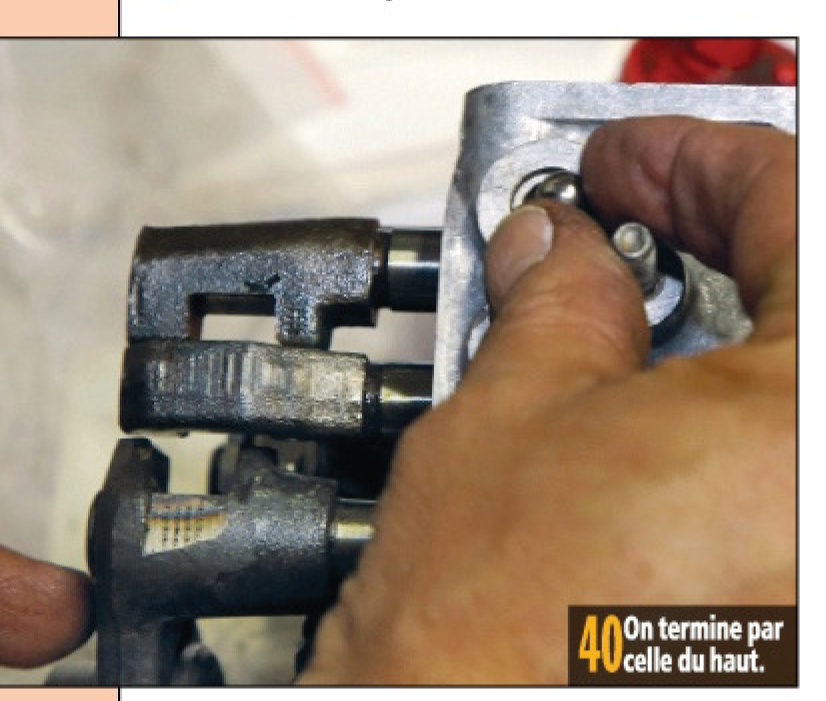
37 On voit que les encoches pour le sélecteur sont bien positionnées.



38 On va à présent remettre les billes de verrouillage côté sélecteur de vitesse.



39 On procède dans l'ordre pour ne pas en oublier.



40 On termine par celle du haut.



41 Un peu d'huile dans chaque logement.



42 On graisse les ressorts de rappel des billes de verrouillage.



43 Puis on introduit chaque ressort dans un logement.



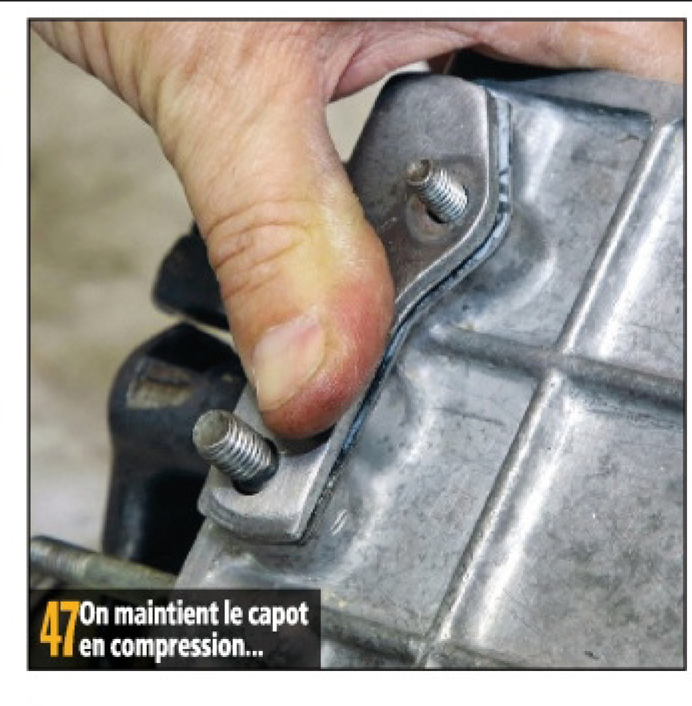
44 Nous avons préalablement préparé la pochette de joints commandée chez PK500.



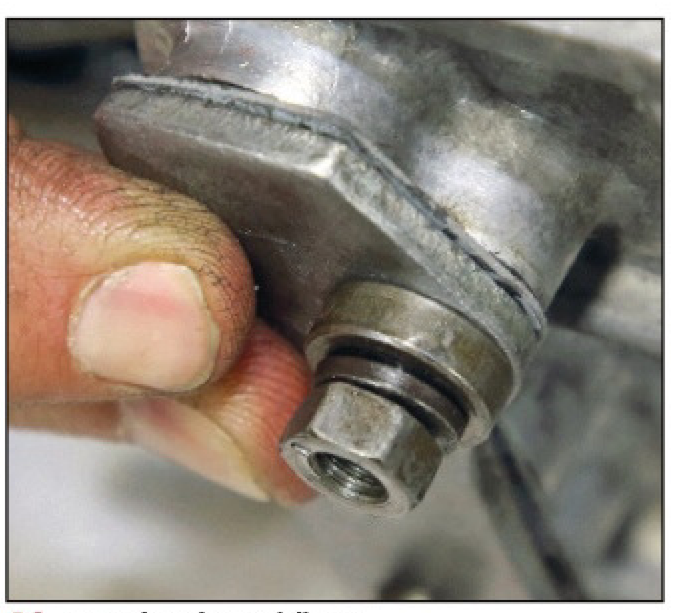
45 On installe donc le joint neuf.



46 Puis on ferme l'ensemble avec le capot.



47 On maintient le capot en compression…



48 … pour placer les rondelles et l'écrou qui le tiendra fermé.

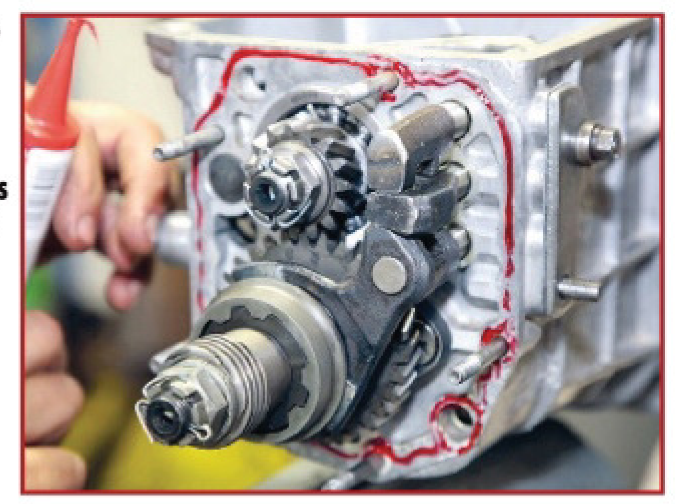


49 On serre l'écrou.

50 Voilà, c'est fermé. Le second goujon recevra le silentbloc de la boîte. Il est donc normal qu'il soit libre pour le moment.

14 REMONTAGE DU COUVERCLE AVANT

1 Nos plans de joint ayant quelques défauts, nous jouons la sécurité avec une pâte de montage.

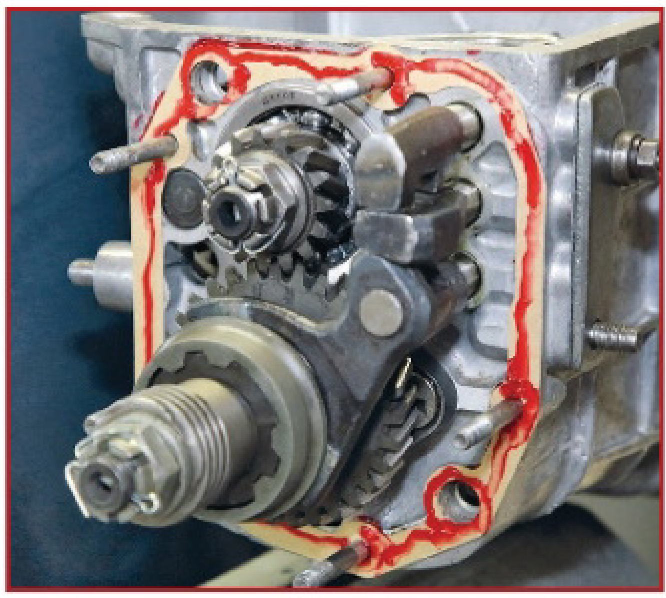




2 On place délicatement le joint neuf.



3 On le plaque bien sur le carter de boîte.



4 Après avoir déposé un filet de pâte d'étanchéité sur le joint, l'ensemble est prêt.



5 Comme notre pochette comprend le joint torique de sélecteur de vitesse, nous enlevons l'ancien.





6 Il ne semblait pas en trop mauvais état.



7 On introduit le joint torique neuf.



8 Et on le met en place dans sa gorge.



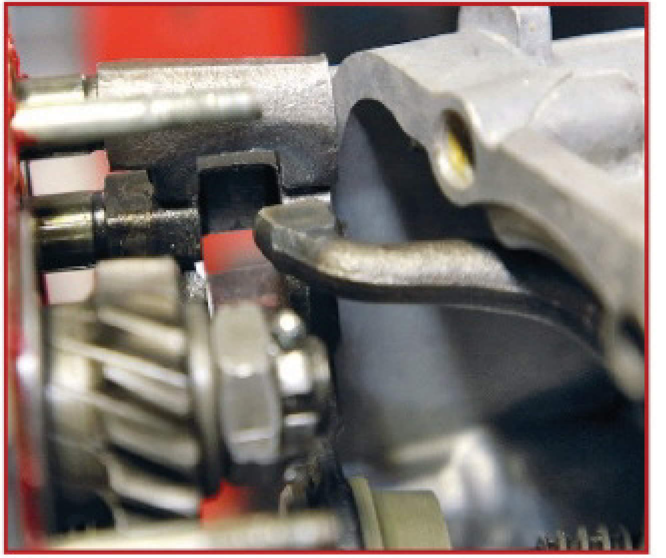
9 On huile généreusement le sélecteur de vitesse.



10 On l'installe dans le couvercle avant.



11 Voilà. C'est là que les choses amusantes commencent (il en faut, sinon c'est triste…).



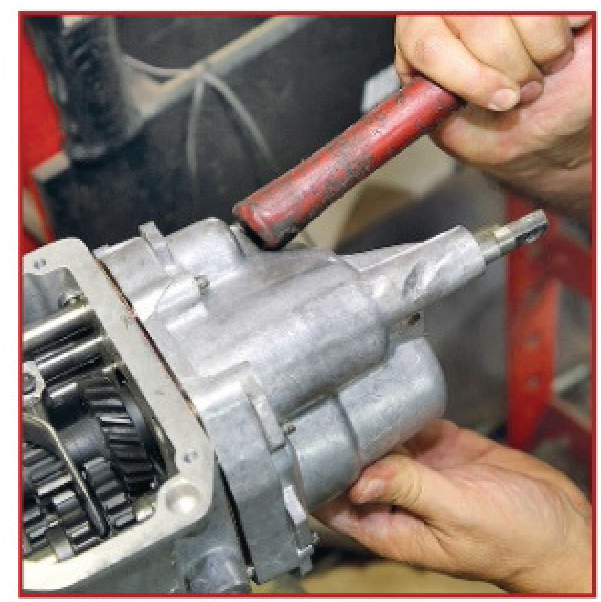
12 On approche le couvercle en veillant avant tout à ce que le sélecteur aille bien se positionner dans les encoches des coulisseaux. Sinon, ça ne va pas marcher…



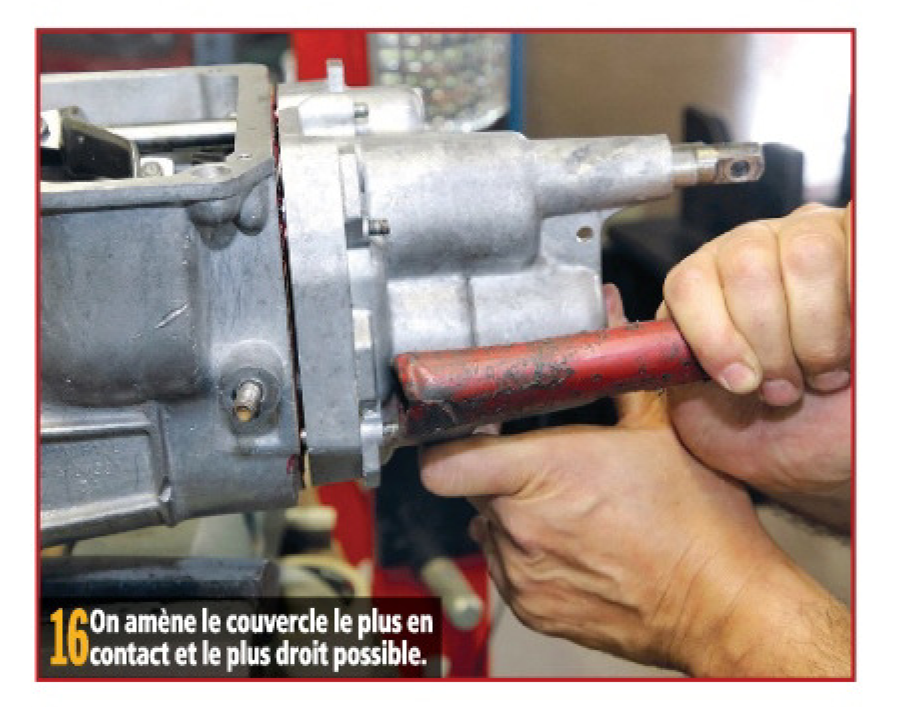
13 Une fois le sélecteur en (bonne) place (gardez votre calme), on emboîte le couvercle avec précaution.



14 Maintenant que le sélecteur ne peut plus s'échapper, on peut y aller plus vigoureusement.



15 Préférez quand même le manche en bois du marteau que la tête en acier…



16 On amène le couvercle le plus en contact et le plus droit possible.



17 On place d'abord l'écrou et la rondelle du haut.



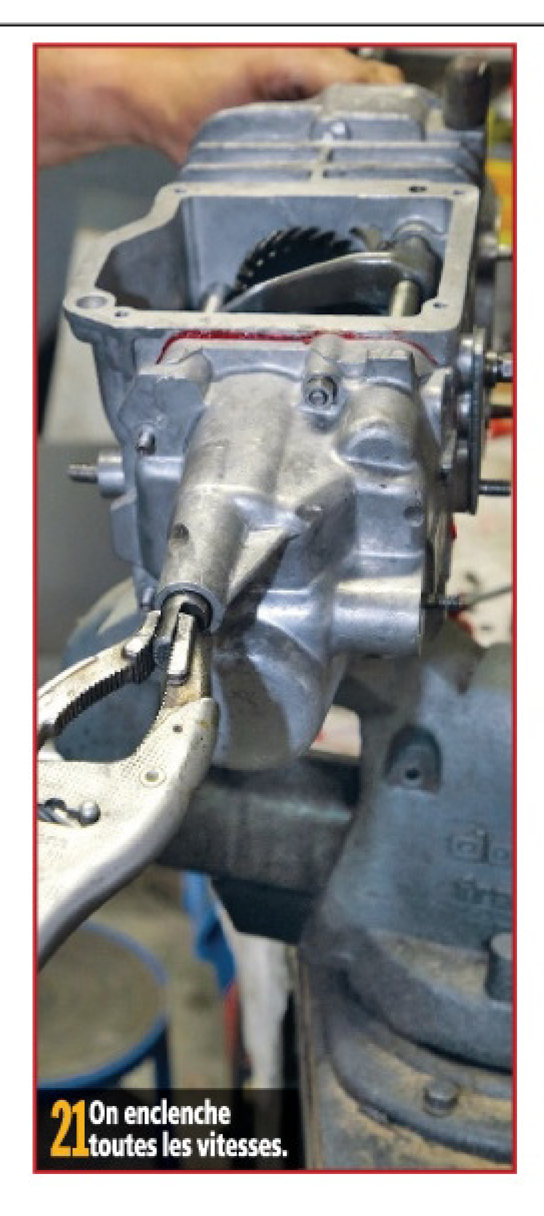
18 Puis ceux sous le couvercle.



19 On serre les deux écrous.

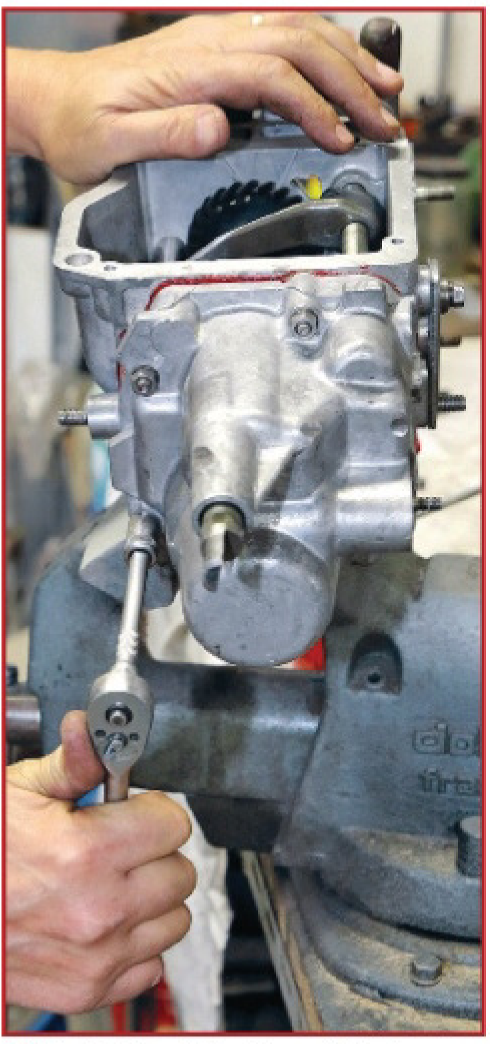


20 Avant de fermer complètement le couvercle, on vérifie que les vitesses passent bien. Pour cela, on utilise une pince étau prise sur l'extrémité du sélecteur.



21 On enclenche toutes les vitesses.

22 Il s'agit d'être sûr et certain que rien ne coince. Mieux vaut avoir à intervenir sur la boîte maintenant que lorsqu'elle sera montée sur une auto.



23 Une fois les vérifications effectuées, on peut placer tous les écrous et rondelles et fermer le couvercle.

15 REMONTAGE DU SUPPORT DE COMMANDE DU COMPTEUR



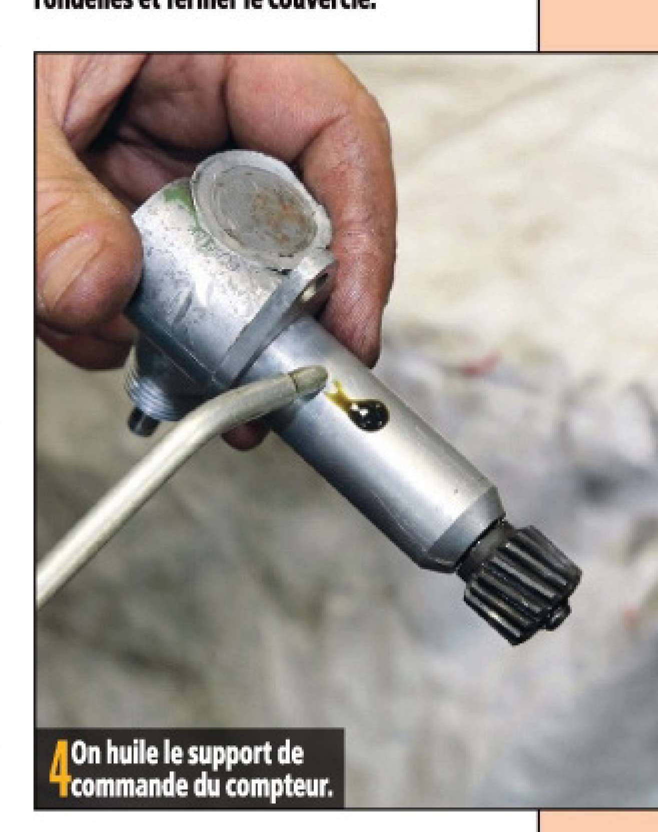
1 Pour les mêmes raisons que pour le couvercle, nous mettons de la pâte d'étanchéité.



2 On place le joint.



3 On dépose un filet de pâte d'étanchéité sur le joint.



4 On huile le support de commande du compteur.



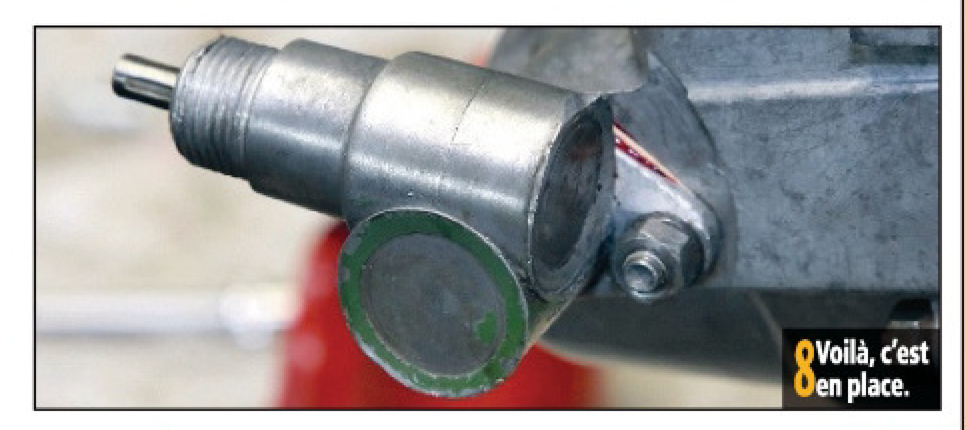
5 On l'introduit dans la boîte.



6 En tournant sur le levier, on aide les cannelures du pignon de compteur à s'insérer dans celles de l'arbre de renvoi.



7 On approche l'écrou et la rondelle, et on serre.



8 Voilà, c'est en place.

[A suivre]

RESTAURATION GOGGOMOBIL TS 250 [3]

ARRIÈRE TOUTE !

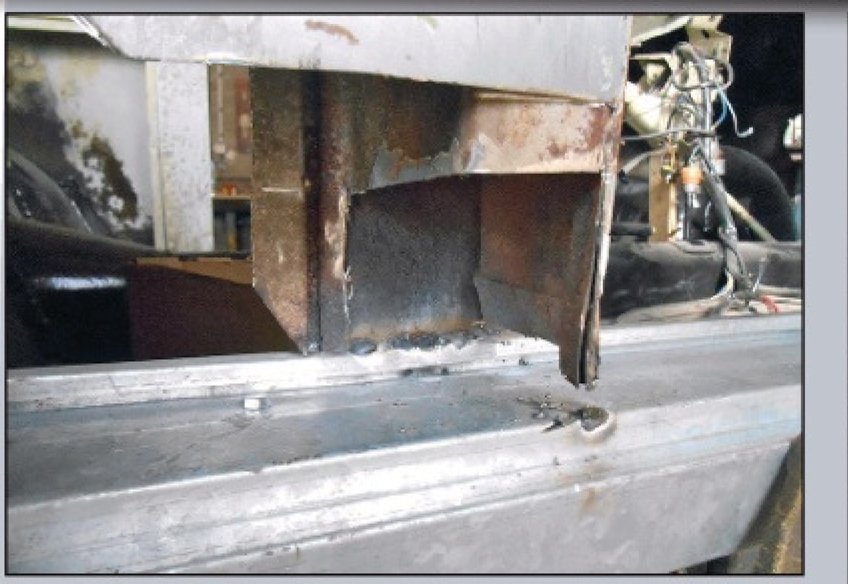
Après l'avant, Olivier s'attaque à l'arrière de cette mini-voiture. Hélas, la zone est totalement pourrie et sa réfection nécessite un travail considérable.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Olivier Leymet**

Dans son antre au fin fond du Cher, un ancien garage Simca reconverti en atelier de restauration carrosserie, Olivier Leymet touche à tout ce qui est ancien et qui roule. Après une Renault Prairie et un duo de cabriolets Salmson S4, après une Triumph TR3 et une 205 GTi, il consacre désormais ses journées à la restauration de deux modèles qui n'ont absolument rien en commun, si ce n'est la présence de quatre roues et d'un volant : une Ferrari Testarossa et ce minuscule coupé Goggomobil. Les cordonniers étant toujours les plus mal chaussés, le moteur de sa 4 CV devra attendre. De même que celui du faux cabriolet Salmson S4D. A moins que je ne lui donne un coup de main en fin d'année, comme il me l'a demandé. Il faut bien aider les copains, vous ne pensez pas ? En attendant, je suis revenu à Préveranges afin de suivre la progression de la restauration de la "Goggo" de Jean-Baptiste, une microcar originale et extrêmement séduisante. Après s'être occupé de l'avant du véhicule, y compris des ailes (*Gazoline* 257), Olivier s'attaque à toute la partie arrière. Comme vous allez le voir, on dépasse le stade de la restauration puisqu'il s'agit d'une véritable reconstruction de l'ensemble des soubassements. Un gros chantier qui se justifie totalement au vu de l'intérêt du modèle, un véhicule très rare sur notre territoire.

L'ADRESSE

Olimet Collection,
8 rue de la Mairie,
18370 Préveranges,
T. 06 26 86 71 07,
http://olimetcollection.fr,
Facebook : Olimet Collection.



Soudure du montant arrière sur le bas de caisse neuf. Bien entendu, le morceau manquant sera reconstruit.

LE MASTIC, C'EST (PAS) FANTASTIQUE !



Pas brillante de l'arrière, la Goggomobil est toute cabossée et la rouille a attaqué les parties inférieures. Le bas de caisse neuf n'est pas encore fixé ni soudé. En arrière-plan, le magnifique faux cabriolet Salmson S4D d'Olivier attend son heure.

Décapage de l'épaisse couche de mastic allemand avec un décapeur thermique et une spatule.

Les précédents "restaurateurs" n'ont pas lésiné sur le mastic. Son épaisseur dépasse quelquefois les 5 mm !

Découpe de l'arche de roue. Tout le bas de la caisse sera remplacé.

Présentation du passage de roue intérieur pour ajustage. Idem à l'avant.

Achtung ! Deutsche Reparatur ! Ce magnifique empilage de tôles plus ou moins pourries illustre le bricolage qui avait été effectué auparavant.

Présentation de la tôle de l'aile extérieure pour ajustage. Elle est provisoirement maintenue par des vis et des pinces étaux.

Le bas du montant arrière a retrouvé son intégrité et surtout sa solidité.

LE MASTIC, C'EST (PAS) FANTASTIQUE ! (suite)


Après ajustage et découpe, l'aile est pointée sur la caisse.


Ensuite, elle est soudée, puis les soudures sont meulées. Olivier a commencé le débosselage. Le planage final sera effectué lorsque la grosse tôlerie sera achevée.


Confection d'une tôle entre l'aile neuve et le montant, raccordée et soudée sur le bas de caisse.


La pièce raccordant le bas de caisse et le montant ainsi que la feuillure de porte est formée puis soudée.


Ajustage et pointage d'une jupe arrière neuve en remplacement de l'ancien élément rouillé et cabossé. Quelle chance de pouvoir se procurer des éléments neufs !


Olivier forme ensuite la pièce qui fait office de renfort intérieur de jupe arrière. Cet élément sert également à fixer les tôles de canalisation d'air du moteur.


Comme il l'a fait précédemment du côté droit, Olivier procède à la présentation à blanc du morceau d'aile arrière gauche neuf.

DÉCAPAGE AVANT ÉTAMAGE


Voici le côté gauche et l'arrière entièrement reconstitués. Le bas de caisse est désormais solidaire du reste de la carrosserie.

TÔLERIE NEUVE



Non, la découpe du coin arrière droit de la carrosserie n'a pas vocation à évacuer les calories des freins et du moteur. L'endroit était totalement corrodé.



Olivier réalise une pièce neuve et la pointe.

L'ensemble de la réparation est désormais soudé au point de chaînette, puis meulé.



On attaque désormais le côté gauche avec la découpe de l'ancienne aile. Le pneu a blanchi suite aux coups de disqueuse dans le mastic "allemand" !



Découpe propre du bas de montant pourri, suivie du pointage sur le bas de caisse.



Confection et soudure du nouveau pied de montant de porte.



A sa gauche, on devine également le raccord arrondi formé par Olivier.



Ajustage, pointage et soudure de l'aile. Les soudures ne sont pas encore meulées.

Un bel exemple de soudure au point de chaînette avec un poste MIG. Au-dessus de la pince étau, on remarque clairement les trous qui annoncent la soudure par bouchonnage. Olivier travaille à l'ancienne, et c'est très bien ainsi !



L'auto est ensuite totalement décapée afin d'éviter toute incompatibilité avec les peintures et les préparations antérieures.



LIRE AUSSI

• Episode 1 : Mini-auto, maxi-travaux [*Gazoline* 254].
• Episode 2 : Chirurgie faciale [*Gazoline* 257].



Le tour de caisse achevé, Olivier s'apprête à revenir sur la face avant où il procédera à l'étamage. Pour son confort de travail, il soulève le nez de la caisse en utilisant le pont élévateur.

L'opération d'étamage consiste à dissimuler les jonctions entre les divers éléments de tôlerie. Nous suivrons cela dans le quatrième volet de cette restauration.

[A suivre]

BONNES Adresses

LAVAGE À DOMICILE

Cosméticar, ZA Lavalduc, 270 allée Charles Lavéran, 13270 Fos-sur-Mer. T. 0442525468. *www.cosmeticar.fr*

Créée en 2005, cette société se déplace à l'endroit de votre choix (domicile, travail…) afin de laver votre voiture sans utiliser une seule goutte d'eau. Les techniciens travaillent uniquement avec une gamme de produits spécifiques sans aérosols ni produits toxiques permettant de laver entièrement un véhicule sans eau et sans risque de pollution. Plusieurs forfaits peuvent être sélectionnés à partir de 29 euros, des simples lavages extérieurs et/ou intérieurs aux prestations VIP qui certifient la préparation complète d'un véhicule pour une vente (passages de portes, baume anti-odeur…). Des systèmes d'abonnement particuliers ou professionnels sont également proposés. Le domaine d'intervention va même jusqu'au déstickage publicitaire ou la rénovation d'optiques de phares. L'enseigne dispose d'une cinquantaine d'agences réparties sur le territoire. Pour trouver la plus proche de chez vous, rendez-vous sur le site internet.



NOUVEAUTÉ

TESTEUR

Si vous rencontrez un problème de démarrage ou que le rendement de votre véhicule ne vous semble pas optimal, cela peut venir d'un souci d'allumage, de bougies ou de câbles. Pour en avoir le cœur net, Mecatechnic commercialise un outil tout simple: un testeur d'étincelle de bougie. Comme son nom l'indique, il permet de contrôler si l'allumage est présent à la bougie ou au câble haute tension. Il suffit de débrancher une bougie, de positionner le testeur entre celle-ci et le câble et de démarrer le moteur. Enfantin! Vendu sous la référence TA00060, il est proposé à 4,50 euros. **Infos sur www.mecatechnic.com**

NOUVEAUTÉ

PETITS **BOUDINS**

Si vous êtes possesseur d'une Fiat 500, réjouissez-vous: European Classic Tyres vient de sortir non pas un, mais deux pneus pour cette auto. De section 125/80R12, ce pneu tubeless est fabriqué avec une gomme spécifique qui, en plus d'assurer un silence de roulage maximal, possède une composition exclusive permettant à la gomme noire de déteindre le moins possible sur les jolis flancs blancs, lesquels sont dispo en deux largeurs : 15 et 40 mm à partir de 90 euros. **Infos sur www.pneucollection.com**

NOUVEAUTÉ

LE ROI **ANTOINE**

Promeca propose depuis peu une large sélection de la gamme d'outillage King Tony. De la caisse à outils entièrement garnie au jeu de clés Allen en passant par la scie à métaux, un grand nombre d'articles de qualité sont disponibles à des tarifs concurrentiels. C'est le cas de ce coffret de douilles 1/4 six pans métriques comprenant 53 pièces, dont un cliquet avec angle de reprise de 5°, vendu 86 euros. **Infos sur www.promeca.com**



SUR LE NET

SUR **MESURE**



Parce que pour certains modèles de voitures, il est difficile de retrouver un faisceau d'allumage aux longueurs d'origine, Faisceaux Classic Car offre la possibilité aux collectionneurs de s'en confectionner un presque sur mesure. Sur la boutique en ligne, il est ainsi possible de sélectionner chaque câble à la longueur et avec les embouts souhaités (droits ou coudés). De fabrication 100% française, ces faisceaux d'allumage antiparasités sont disponibles pour les liaisons bougies/distributeur et distributeur/bobine. Seule la couleur rouge est proposée, mais très vite, le noir ainsi qu'un plus grand nombre de longueurs seront commercialisés. A partir de 5,27 euros le câble avec embouts.
Faisceaux Classic Car, 50 route Porte de Laon, 02860 Bruyères-et-Montbérault. T. 0644384093. Boutique en ligne sur www.faisceaux-classic-car.com

POUR LES PROS

VOLEUR DE **COULEURS**



Que ce soit avec des peintures à effet ou, plus souvent sur nos anciennes, des couleurs ayant subi les affres du temps, les carrossiers sont souvent confrontés aux problèmes de respect de la teinte lors de reprises en peinture. Avec le nouveau RATIO Scan 12/6, Glasurit simplifie l'identification digitale des coloris en atelier. Ce spectrophotomètre de troisième génération bénéficie des dernières avancées technologiques avec douze géométries de mesure (six LED blanches et six LED bleues), six angles de mesure affichant les courbes spectrales et une caméra prenant six images couleur sous six angles différents. D'une utilisation intuitive, il dispose en outre de la technologie Wi-Fi pour une connectivité totale avec l'environnement digital de l'atelier. Combiné au logiciel Profit Manager, le RATIO Scan 12/6 garantit une recherche de teinte rapide, sûre, parfaite.
BASF France, ZI du Merret, rue André Pommery, 60840 Breuil-le-Sec. T. 0344777777.

LA BOUTIQUE GAZOLINE

HORS-SÉRIES • LIVRES • IDÉES CADEAUX | OCTOBRE 2018

WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE



Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

OFFREZ-VOUS LA MONTRE DES 50 ANS ECHAPPEMENT !

Créée par la manufacture française Vuillemin Régnier, la montre Echappement répond aux critères de la grande tradition horlogère. Ses lignes raffinées et harmonieuses ne vous laisseront pas indifférent...

MONTRE ECHAPPEMENT SPÉCIAL 50 ANS

Boitier rond à double godrons finition chromé. Verre minéral. Mouvement 3 aiguilles HC2. Bracelet couture marron (chocolat), semelle cuir véritable hypoallergénique. Garantie 2 ans.

RÉF. 110PP0001 - 29 €



29€ SEULEMENT

APPROUVÉ PAR LA RÉDACTION



13 OUTILS

10€ SEULEMENT

ROBUSTE ET COMPACT !

Idéal dans toutes les situations, ce couteau marqué Gazoline vous suivra partout avec ses 13 outils dont : grande lame • tire-bouchon • scie • tournevis • ouvre-boîte • ciseaux • petite lame • décapsuleur • lime...

COUTEAU MULTIFONCTIONS GAZOLINE

Dimensions : 90 x 20 x 17 mm.
Matière : acier inoxydable et plastique.

RÉF. 201PP0003 - 10 €

NOUVEAU



19€ SEULEMENT

VOUS ÊTES GUIDÉS IMAGE PAR IMAGE !

Que vous ayez ou non le manuel de réparation en votre possession, vous pourrez, grâce aux conseils de Gazoline, démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération.

Image par image, au travers de chapitres clairs suivant un cheminement logique (démontage, autopsie, préparation et remontage), nous allons vous guider tout au long de cette opération – finalement pas si compliquée – qui débutera par la séparation du moteur et de la boîte.

Vous y trouverez également quelques conseils afin de fabriquer facilement des outils spécifiques fort utiles, ainsi que nos bonnes adresses pour trouver les pièces dont vous aurez besoin.

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 1

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021081 - 19 €

CAHIERS TECHNIQUES

Techniques de Restauration

3e EDITION

ENV. 5 000 PHOTOS PLUS DE 200 TECHNIQUES

3e ÉDITION

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison... Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour.

Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

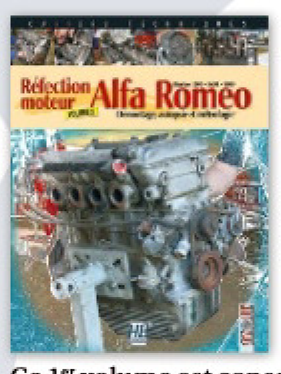
TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION

225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021076 - 51 €

51€ SEULEMENT

Visuels non contractuels



T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.

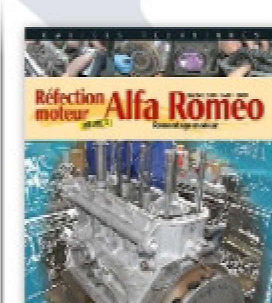


T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021072

Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises…).

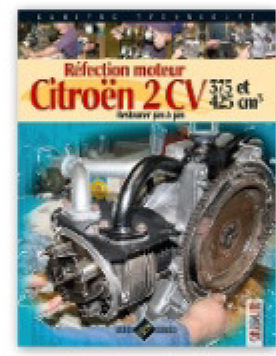


T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.

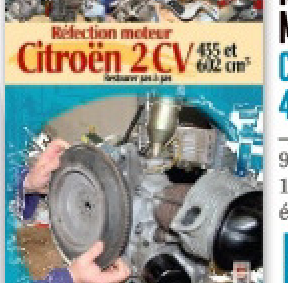


RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021044

La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.

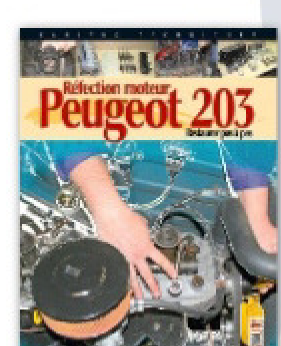


RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.

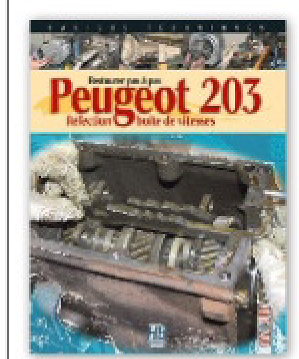


RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.



RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.



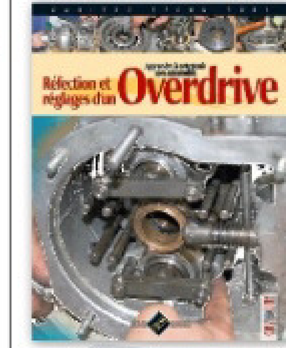
RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride…

LES CAHIERS TECHNIQUES

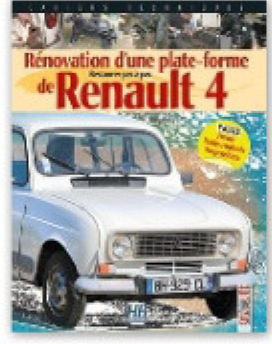


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.

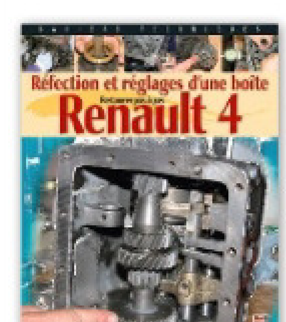


RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021067

La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.

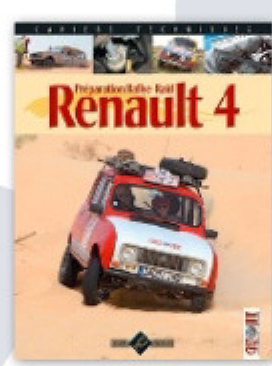


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.



PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021041

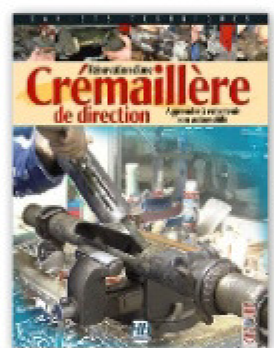
Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.

RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14€ RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.

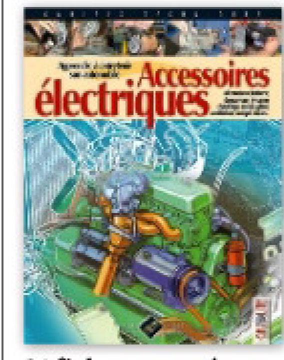


RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).

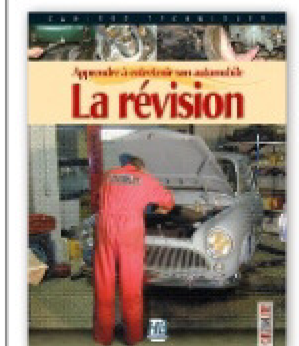


ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile…

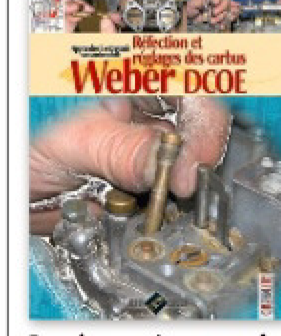


LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021015

En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.

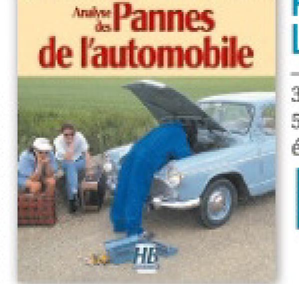


RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14€ RÉF. 2021030

La rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE.



ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90€ RÉF. 2021018

Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.



RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021065

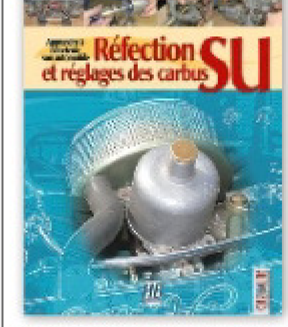
Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504…

LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction…



RÉFECTION ET RÉGLAGES DE CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90€ RÉF. 2021019

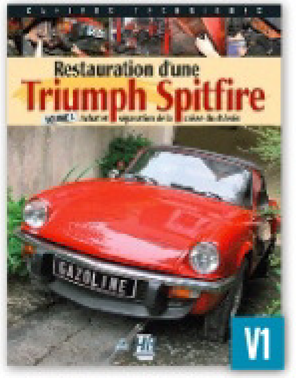
La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80.

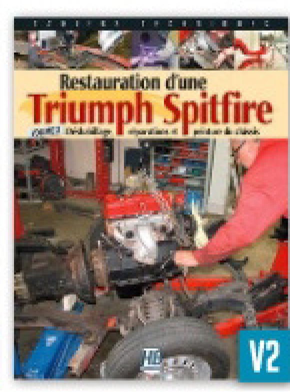
Visuels non contractuels

RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouant essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

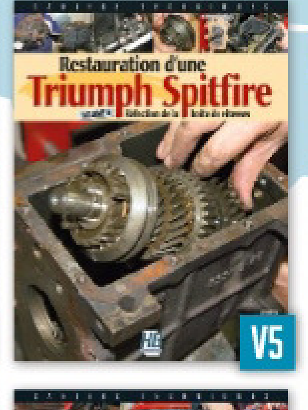
12€ LE VOLUME SEULEMENT

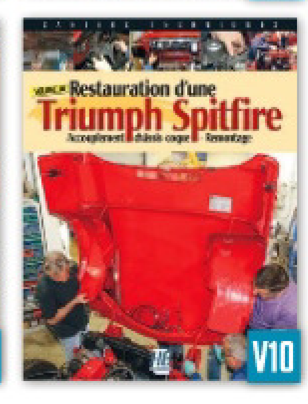


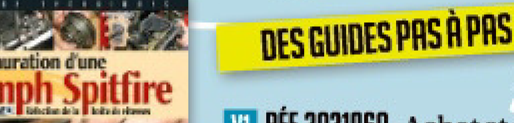










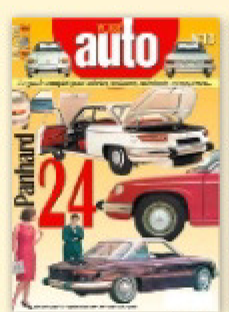


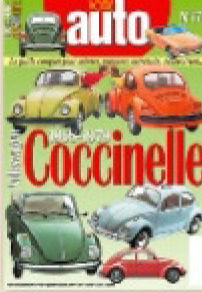
- V1 RÉF. 2021060 - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- V2 RÉF. 2021061 - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- V3 RÉF. 2021063 - Réfection du pont.
- V4 RÉF. 2021066 - Démontage et montage du train AR.
- V5 RÉF. 2021068 - Réfection de la boîte de vitesses.
- V6 RÉF. 2021071 - Démontage et montage du train AV.
- V7 RÉF. 2021075 - Électricité.
- V8 RÉF. 2021077 - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- V9 RÉF. 2021078 - Montage moteur.
- V10 RÉF. 2021079 - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

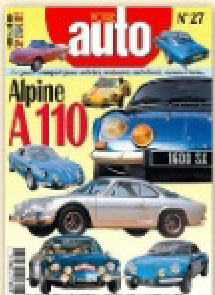
Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

LES ÉDITIONS ORIGINALES


N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013


N° 17 ▪ Coccinelle 1968 - 1979
RÉF. 2040017


N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026


N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027



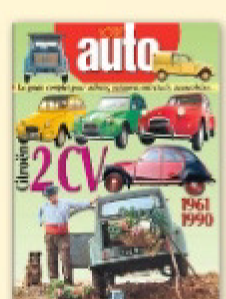
N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030

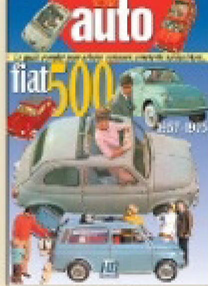

N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031


N° 37 ▪ Renault 4 1962 - 1970
RÉF. 2040037

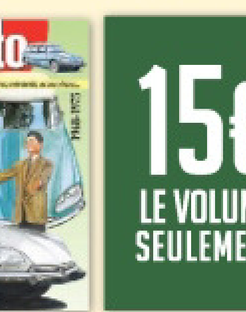

N° 40 ▪ Renault 4 1971 - 1993
RÉF. 2040040

LES RÉÉDITIONS


N° R2 ▪ Citroën 2 CV 1961 - 1990
RÉF. 2021046

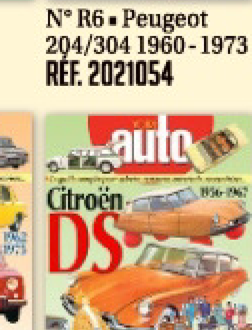

N° R3 ▪ Fiat 500 1957 - 1975
RÉF. 2021047

N° R4 ▪ Triumph Spitfire 1962 - 1980
RÉF. 2021048

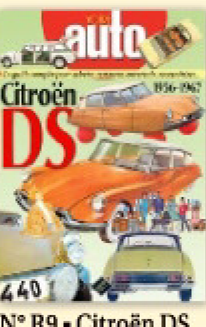


N° R5 ▪ Citroën DS 1968 - 1975
RÉF. 2021051

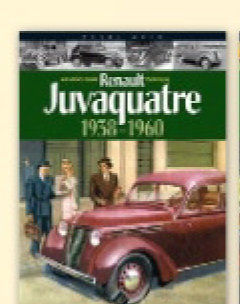
N° R6 ▪ Peugeot 204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054

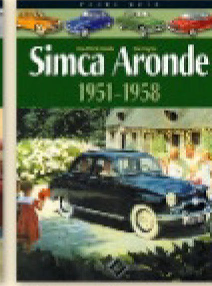

N° R7 ▪ Peugeot 404 1960 - 1973
RÉF. 2021056

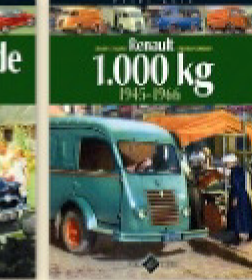

N° R8 ▪ Renault R8/R10 1960 - 1973
RÉF. 2021057

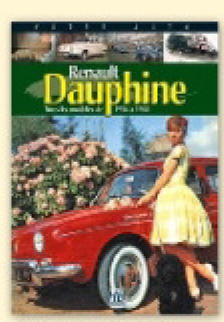

N° R9 ▪ Citroën DS 1956 - 1967
RÉF. 2021059

LES NOUVELLES ÉDITIONS

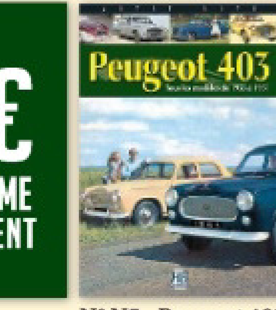

N° N1 ▪ Renault Juvaquatre
RÉF. 2021013

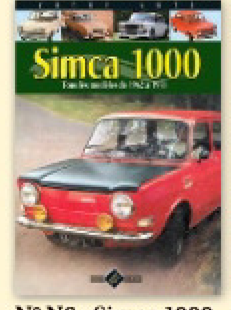

N° N2 ▪ Simca Aronde
RÉF. 2021009

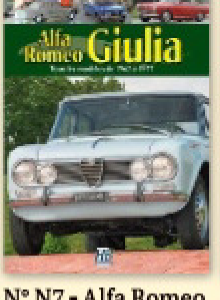

N° N3 ▪ Renault 1 000 kg
RÉF. 2021012

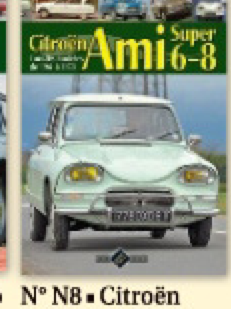

N° N4 ▪ Renault Dauphine
RÉF. 2021049

18€ LE VOLUME SEULEMENT


N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052


N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055


N° N7 ▪ Alfa Romeo Giulia
RÉF. 2021058


N° N8 ▪ Citroën Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

Retrouvez la collection complète sur **www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline**

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

LES FASCICULES TECHNIQUES

DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.



RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO



20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.



6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.

COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

UN BEST-SELLER

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.

RÉNOVATION D'UN BOITIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.

RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opérat[ion].

À DÉGUSTER SANS MODÉRATION !



PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE



20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieu[sem]ent dans sa boîte à gants avant de partir en

Visuels non contractuels



L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau ... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8[e] édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8[e] ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

9€ SEULEMENT

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à :
Gazoline - 60643 Chantilly Cedex

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3[e] édition*	*1*	*51,00€*	*51,00€*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !		12€	€
	TOTAL DE MA COMMANDE			€

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7€
À partir de 4 articles	☐ 10€
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

Mes coordonnées

☐ M[me] ☐ M[lle] ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande

E-mail :

☐ J'accepte de recevoir par e-mail les offres de Gazoline et de ses partenaires.

BIEN NETTOYER SA VOITURE ANCIENNE [2]

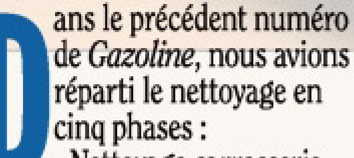


Les vacances sont terminées, vous et votre auto en avez bien profité, mais maintenant, il faut remettre un peu d'ordre. La saison n'étant pas encore finie, nous allons redonner un vrai coup de propre à votre habitacle qui aura peut-être subi un tas d'agressions durant l'été. Grâce à l'aide d'Alain Voisin, de Belles Anciennes, spécialiste de l'entretien et de la rénovation des carrosseries, nous allons vous livrer quelques conseils et astuces pour que votre auto soit la plus belle. Ce mois-ci, intéressons-nous à l'habitacle.

Texte et photos **Philippe Sauvat** et **Stéphane Guitard**

Dans le précédent numéro de *Gazoline*, nous avions réparti le nettoyage en cinq phases :
- Nettoyage carrosserie.
- Polissage carrosserie.
- Lustrage carrosserie.
- Nettoyage intérieur.
- Finitions accessoires et équipements.

La carrosserie ayant déjà été traitée (désolé s'il faut tout recommencer, au moins, vous savez comment faire), nous allons maintenant nous intéresser à l'intérieur. ■



4 NETTOYAGE INTÉRIEUR

LE CIEL DE TOIT

La logique étant de partir du haut pour redescendre (et ainsi ne pas "pourrir" ce que l'on vient de faire), nous allons procéder dans l'ordre suivant : ciel de toit, tableau de bord et volant, plastiques intérieurs divers, sièges, moquettes et contre-portes.



On le voit, la manivelle de toit ouvrant est très sale. Pas étonnant, on y pose les mains assez souvent.



Le plastique étant blanc, nous allons, par précaution, utiliser un produit pour surface délicate. On le pulvérise dans une microfibre.



On frotte toute la surface de la poignée. Inutile d'essuyer.



Le résultat est assez probant.



Avant de passer au ciel de toit, occupons-nous des contours du toit ouvrant en suivant la même méthodologie.



Le ciel de toit, ici au niveau du toit ouvrant, est logiquement marqué par les frottements (traces noires).



Toujours avec notre microfibre imprégnée de nettoyant pour surfaces délicates, on essuie en effectuant des passages en longueur, les uns à côté des autres.



Ça cause, non ?

LE TABLEAU DE BORD


Le dessus du tableau de bord étant moins fragile, on vaporise un nettoyant intérieur "toutes surfaces" sur l'ensemble de cette partie.


Pour se simplifier le travail de finition, on s'occupe des zones particulières (ici une grille d'aération) avant le reste. On vaporise directement du produit sur une brosse souple.


On passe la brosse imbibée dans les moindres interstices.


On frotte ensuite toute la surface du tableau de bord avec une microfibre.


On voit le résultat.


On replie la microfibre pour essuyer une dernière fois.


Le volant peut également être nettoyé avec le produit "toutes surfaces".


On le pulvérise directement dessus.


En s'aidant d'une petite brosse, on s'occupe déjà des zones difficiles (ici, striures, entourage de la commande d'avertisseur).


On frotte ensuite l'ensemble du volant avec une microfibre.


Il a l'air tout neuf !



Si, comme ici, la façade de votre tableau de bord est constituée de plusieurs matériaux, mieux vaut ne pas prendre de risque et utiliser un nettoyant pour surfaces délicates. On le pulvérise sur une microfibre.


On frotte la surface à nettoyer. Allez-y délicatement au début, pour vous assurer que vous n'abîmez rien.



Si le résultat ne vous satisfait pas, il sera possible d'essayer avec un produit plus costaud, mais dans ce cas, faites le test sur une surface peu visible.

LES PLASTIQUES INTÉRIEURS


Les plastiques intérieurs sont généralement robustes. On utilise donc sans risques un nettoyant "toutes surfaces". On commence par en pulvériser directement sur la zone à traiter. Attention, toutefois, si un matériau plus fragile se trouve juste à côté : protégez-le.


Selon l'état de salissure ou l'emplacement du plastique intérieur à nettoyer, on pourra commencer par frotter avec une brosse souple.

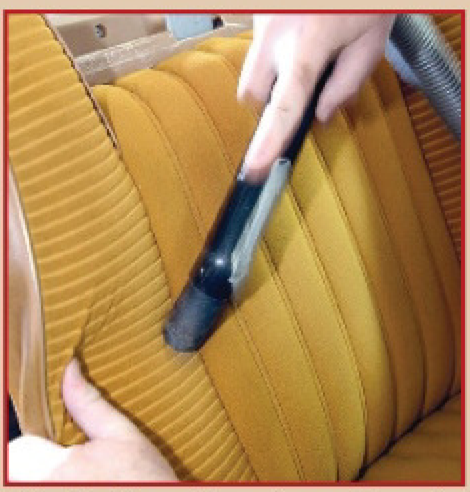

On essuie le produit avec une microfibre.


On n'oublie pas les petits recoins : c'est ce qui fait toute la différence entre un nettoyage "à la va-vite" et un travail soigné.


Avantage : le contraste entre avant et après est évident.

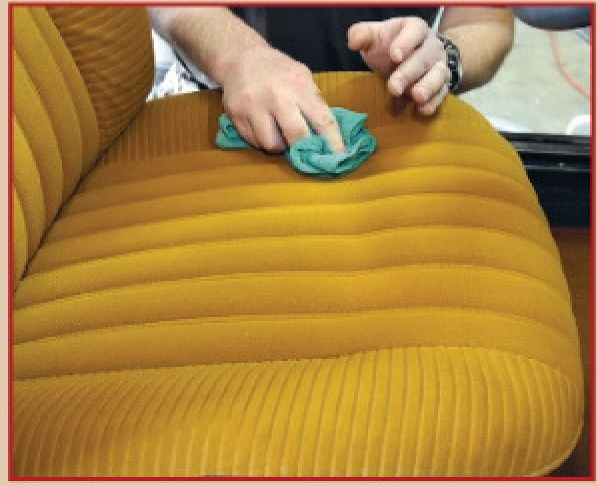
LES SIÈGES


La première étape consiste à bien aspirer toute la poussière du siège.


On insiste bien sur les coutures et les replis.


On pulvérise ensuite un nettoyant adapté à la nature de l'assise. Ici, nous utilisons un nettoyant intérieur "surfaces délicates" car les sièges sont assez clairs.


On vient frotter délicatement avec une brosse. Attention que celle-ci soit bien propre !


On essuie ensuite avec une microfibre.

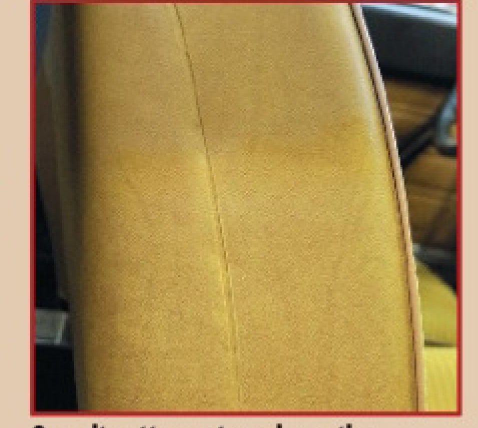

Si besoin, on insistera sur les zones les plus sales (coutures, replis) avec une microfibre imbibée de produit. On laisse évidemment bien sécher après.


Les flancs des sièges, en plastique, seront nettoyés avec du produit "toutes surfaces".



A l'aide d'une éponge magique imbibée, on frotte le plastique. Pour une meilleure démonstration, nous nous contentons ici d'une zone restreinte. Les coulures noirâtres attestent de l'efficacité de l'opération.

On essuie ensuite avec une microfibre.


On voit nettement que la partie nettoyée (au centre) est beaucoup moins terne que le reste.

LES MOQUETTES


Comme les sièges, il est important que les moquettes soient débarrassées du maximum de salissures. On commence donc par aspirer "le plus gros".


Ensuite, le truc de pro consiste à pulvériser un peu de produit à vitres afin d'humidifier la moquette et d'agglomérer les dernières salissures.


Puis on repasse l'aspirateur.


On pulvérise un nettoyant "toutes surfaces".


On frotte vigoureusement la moquette avec une petite brosse.


Et on essuie avec une microfibre.


On procède de la même manière sur le renfort, devant les pédales. Produit, brosse...


... puis essuyage à la microfibre.


Pour les pédales, on utilise un produit pour les vitres, très volatile et qui ne laissera pas de pellicule glissante sur le caoutchouc (c'est plus prudent !).


Un coup de brosse...


... et on essuie avec la microfibre.


C'est mieux comme ça, non ?

LES CONTRE-PORTES


Les baguettes en plastique chromées présentant une surface abîmée, on ne les traitera pas car le risque d'enlever ce qu'il reste de brillant est important.




On commence à pulvériser un nettoyant intérieur "toutes surfaces" directement sur le plastique.


On frotte pour retirer la saleté.


On va maintenant redonner un peu de brillance avec un "baume plastiques" que l'on pulvérise sur un chiffon utilisé uniquement pour cette opération.


On traite toute la surface qui, instantanément, retrouve de l'éclat.


On voit bien la différence ici.


Le résultat est assez spectaculaire.

Merci à Alain Voisin, le boss de Belles Anciennes, pour son aide et ses précieux conseils. **Infos produits sur *www.belles-anciennes.fr*.** Merci également à Olivier Merville, de l'Amicale 504, pour nous avoir déniché l'auto et à Stéphane Pourqué, son propriétaire, qui nous l'a confiée.

[A suivre]

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **63 - Lempdes (63).** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **75 - Paris.** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*

■ **47 - Nérac.** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*

■ **81 - Gaillac.** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, parking Leclerc. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*

■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*

■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

■ **01 - Avaval.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*

■ **02 - Vauxbuin.** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*

■ **03 - Yzeure.** Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*

■ **06 - Saint-Vallier-De-Thiey.** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*

■ **11 - Saint-Pierre-la-Mer.** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*

■ **12 - Millau.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, place Emma Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*

■ **14 - Caen.** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*

■ **17 - Saint-Savinien-sur-Charente.** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*

■ **18 - Orval.** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*

■ **19 - Tulle.** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*

■ **22 - Plérin.** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*

■ **26 - Montélimar.** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*

■ **27 - Gaillon.** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*

■ **27 - Neubourg.** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*

■ **27 - Pacy-sur-Eure.** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*

■ **28 - Chartres.** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*

■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*

■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*

■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*

■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*

■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*

■ **39 - Brevans.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*

■ **40 - Biscarosse.** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*

■ **40 - Mont-de Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*

■ **41 - Cour-Cheverny.** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*

■ **42 - Villerest.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*

■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15 ou 06 44 02 67 30.*

■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*

■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*

■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*

■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*

■ **50 - Avranches.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*

■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*

■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*

■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*

■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*

■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*

■ **60 - Beauvais.** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril sauf septembre. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*

■ **60 - Estrée-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*

■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*

■ **62 - Enquin-sur-Baillons.** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*

■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*

■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*

■ **67 - Strasbourg.** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*

■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*

■ **69 - Condrieu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*

■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*

■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*

■ **72 - Le Mans.** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*

■ **74 - La Balme-de-Sillingy.** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*

■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*

■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*

■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*

■ **78 - Montigny-le-Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*

■ **79 - Niort-Bessines.** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*

■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05 63 66 02 19.*

■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*

■ **85 - Sallertaine.** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens. Jean-François, 06 20 71 46 55.*

■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*

■ **86 - Châtellerault.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*

■ **87 - Limoges.** PlaceMarceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*

■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.

■ **95 - Ezanville.** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*

■ **95 - Osny.** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*

Le 2e mercredi

■ **38 - Seyssins.** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

■ **01 - Brens.** De 10h à 12h, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*

■ **21 - La Rochepot.** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*

■ **31 - Nailloux.** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*

■ **37 - Montlouis-sur-Loire.** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **59 - Lille.** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **01 - Bourg-en-Bresse.** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*

■ **10 - Rosières.** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*

■ **11 - Narbonne.** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*

■ **13 - Mourepiane.** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. 06 67 06 83 72.*

■ **14 - Lisieux.** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*

■ **14 - Courseulles-sur-Mer (14).** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*

■ **14 - Saint-Martin-de-Fontenay (14).** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*

■ **16 - Jarnac.** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*

■ **16 - Champagne-Mouton (16).** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*

■ **17 - Surgères.** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*

■ **23 - Aubusson.** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*

■ **27 - Evreux.** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. Les Amis des Douves, 06 80 46 43 23.*

■ **27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton.** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*

■ **28 - Barjouville.** De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*

■ **28 - Fontenay-sur-Eure.** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre (sauf août). *Rens. 06 14 14 10 55.*

■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*

■ **31 - Castelginest.** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*

■ **32 - Marciac.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*

■ **33 - Audenge.** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*

■ **33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac.** De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*

■ **35 - La Gouesnière.** A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*

■ **36 - Ardentes.** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*

■ **37 - Savonnières.** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*

■ **38 - Tignieu-Jameyzieu.** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*

■ **38 - Jardin.** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*

■ **39 - Lons-le-Saulnier.** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CIVE, 03 84 24 28 85.*

■ **39 - Dole.** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*

■ **40 - Léon.** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*

■ **41 - Montrichard.** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*

■ **42 - Chambon-Feugerolles (42).** De février à octobre sauf août, de 8h30 à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*

■ **44 - Pontchâteau.** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*

■ **44 - Saint-Brevin-les-Pins.** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*

■ **44 - Pouliguen.** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Max Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*

■ **44 - Vertou.** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*

■ **45 - Loury.** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*

■ **47 - Marmande.** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*

■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 02 41 89 20 78.*

■ **54 - Champey.** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*

■ **59 - Vieux-Condé.** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*

■ **60 - Gouvieux.** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06 84 76 08 31.*

■ **60 - Laigneville.** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*

■ **64 - Hasparren.** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. Soupapes et pistons, 06 45 09 21 60.*

■ **68 - Mulhouse.** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*

■ **69 - Chaponost.** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*

■ **69 - Chambost-Allières.** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*

■ **71 - Bergesserin-les-Cluny.** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*

■ **76 - Rouen.** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*

■ **76 - Maromme.** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*

■ **78 - Beynes.** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*

■ **78 - Andrésy.** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*

■ **78 - Méré.** A partir de 9h, sur le parking du Casino, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*

■ **80 - Abbeville.** De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*

■ **83 - Vidauban.** Sur le parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*

■ **84 - Avignon.** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*

■ **84 - Valréas.** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*

■ **89 - Toucy.** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03 86 41 98 75.*

■ **91 - Linas.** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*

■ **92 - Bois-Colombes.** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*

■ **92 - Suresnes.** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*

■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*

■ **75 - Paris.** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*

■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Edmond Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*

■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*

■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*

■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes.*Rens. 06 51 21 41 85.*

■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*

■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*

■ **24 - Trélissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*

■ **27 - Breuilpont.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*

■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02 32 50 46 66.*

■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*

■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*

■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*

■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*

■ **28 - Morancez.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*

■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*

■ **33 - Andernos-Les-Bains.** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*

■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*

■ **35 - Liffré.** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*

■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz (espace Hall Petite enfance), de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*

■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*

■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*

■ **40 - Hagetmau.** Parking Intermarché. *Rens. Hagetmau Méca Passion, 06 60 31 64 68.*

■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*

■ **43 - Pradelles.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. Rétromobile du Haut-Allier, 06 76 33 40 44.*

■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h.

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 21 octobre

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78).** *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

Rens. Les Vieux Pistons du Gâtinais, 06 75 70 83 22.

■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*

■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*

■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*

■ **57 - Sarrebourg.** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, parking Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*

■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*

■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*

■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*

■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*

■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*

■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*

■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*

■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*

■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*

■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*

■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h,sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de *Gazoline. Rens. 06 14 47 23 29.*

■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*

■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*

■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*

■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*

■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*

■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*

■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie.*Rens. 06 89 34 57 79.*

■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. VACP 92, 06 80 67 44 91.*

■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers,de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*

■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*

■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*

■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*

■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*

■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*

■ **17 - Tonnay-Charente (17).** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*

■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*

■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*

■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*

■ **27 - Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la placedu marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*

■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*

■ **28 - Châteaudun.** De mars à octobre, sur le parking Intermarché, de 9h30 à 13h. *Rens. Les Increvables, 06 86 35 72 08.*

■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. Jeunes Amateurs de Vieilles Autos, 06 83 14 85 00.*

■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*

■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*

■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*

■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06 14 56 26 38.*

■ **44 - Guémené-Penfao.** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. Les Vieux Pistons Guéménéens, 06 68 09 45 66.*

■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*

■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.

■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*

■ **57 - Amnéville (57).** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*

■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*

■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*

■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*

■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h30 à 12h30, de mars à novembre, au skate-parc. *Rens. Auto Rétro Terre de Saône- 70, 06 80 08 20 75.*

■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Club Sports et loisirs, 02 35 56 03 20.*

■ **78 - Maule.** A partir de septembre, sur la place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*

■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*

■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*

■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. Amis du Patrimoine Autos Motos de Liège, 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros, 1 rue Léon Delessard. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*

■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*

■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*

■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*

■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*

■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** Sur le parking Aldi, de 10h à 12h. *Rens. 06 08 88 13 35.*

■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*

■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, zone commerciale de Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*

■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*

■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*

■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, sur le grand parking derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*

■ **35 - Lohéac (35).** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*

■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h30, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*

■ **37 - St-Avertin.** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*

■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*

■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, face à la mairie. *Rens. 06 71 41 57 71.*

■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*

■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*

■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. AMJCO, 02 38 86 07 25.*

■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*

■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*

■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*

■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*

■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*

■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*

■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*

■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*

■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. Loïc Demongher, 02 35 28 74 32.*

■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*

■ **78 - Maisons-Laffitte.**A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens. Philippe de Silans, 01 39 12 19 38.*

■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*

■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*

■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*

■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. Club Auto Rétro Vosgien, 06 63 13 35 83.*

■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*

■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*

■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*

■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*

29 et 30 septembre

■ **30 - 5e Auto Rétro du Soleil au Grau-du-Roi.** *Organisé(e) par Rotary Club, Camping du Soleil, 30240 Grau-du-Roi. T. : 04 66 51 50 07.* Rassemblement de voitures anciennes et bourse d'échanges au profit de l'association Rêves. Tombola avec une 2 CV4 de 1974 à gagner. *Tarif(s) d'entrée : gratuit, tombola à 2 euros. Horaires : 9h-19h.*

■ **34 - Antic Auto Festival d'Occitanie à Pézenas.** *Organisé(e) par Les Piscenoises d'Antan, François Thoulouze, 34120 Pézenas. T. : 06 10 10 10 75. - www.lespiscenoisesdantan.com.* En plein centre de Pézenas, exposition de 500 voitures anciennes, concours d'élégance, sortie au road book, bourse d'échanges, échoppes vintage. *Tarif(s) de location : à partir de 10 euros le mll. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-minuit (samedi).*

■ **51 - 3e Rallye des Coteaux historique à Rilly-la-Montagne.** *Organisé(e) par Ecurie des Coteaux, Viviani Leofold, 26 rue Pasteur, 51220 Courcy.* Rallye de régularité en trois étapes, dont une de nuit, ouvert aux voitures de 1950 à 1989. *Frais d'engagement : 170 euros.*

Du 29 septembre au 1er octobre

■ **17, 31 - Rétrospective des voitures de sport à l'île de Ré.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16. - www.carmp.fr.* Rallye au départ de Toulouse et à destination de l'île de Ré.

30 septembre

■ **03 - Rallye à Nanteuil-le-Haudouin.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Passion, Michel Vergnal, 1 rue des Droits de l'Homme, 03190 Verneix. T. : 07 82 23 89 42. - www.clubautoretropassion.fr - carp.vergnal@laposte.net.*

■ **19 - 1re Bourse d'échanges à Argentat-sur-Dordogne.** *Organisé(e) par Caras, Les Galets, 19400 Argentat-sur-Dordogne. T. : 07 61 88 26 00.* Sur la place Joseph Faure, exposition-vente de voitures anciennes, bourse aux pièces, animations diverses. *Tarif(s) de location : 2 euros le mll (ext.), 4 euros le mll (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **33 - Balade dans le Sauternais à Rions.** *Organisé(e) par Triumph Club de France - Périgord, Les Chauffours, 24510 Sainte-Alvère. T. : 05 53 57 11 15.* Visite de vignobles et exposition de véhicules anciens à l'occasion de la Journée de l'artisanat.

■ **44 - 8e Traversée de Nantes.** *Organisé(e) par Grand Tourisme Orvaltais, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06 07 46 62 59.* Manifestation ouverte aux voitures de plus de 30 ans et aux motos de plus de 40 ans.

■ **45 - Bourse d'échanges à La Chapelle Saint-Mesmin.** *Organisé(e) par Rétrochap, 13 rue de la Bredauche, 45380 La Chapelle Saint-Mesmin. T. : 06 03 15 83 25. - www.retrochap.fr.* Sur l'Esplanade de Béraire, pièces autos et motos, exposition de véhicules anciens, motos, camionnettes, voitures de prestige et Salon des collections insolites. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **49 - Sortie à Châtelais.** *Organisé(e) par CAVE, 112 allée du Grand Servial, 49000 Angers. T. : 06 86 13 18 94.*

■ **69 - Les Vieilles Mécaniques de Lantignié.** *Organisé(e) par Les Vieilles Mécaniques Beaujolaises, 17 route de Beaujeu, 69430 Lantignié. T. : 04 74 69 26 16.* Exposition de véhicules anciens, bourse d'échanges autos, motos, véhicules agricoles, miniatures et baptêmes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **72 - Balade à Decauville.** *Organisé(e) par CAR Le Mans et RMS, 276 bd Demorieux, 72100 Le Mans. T. : 06 03 12 79 20.* Au profit de l'association caritative Rêves. *Horaires : 9h-18h.*

■ **77 - 3e Festival des Belles Anciennes à Dampmart.**

Organisé(e) par A la recherche des autos perdues, Mairie, 6 allée du Moulin de la Saule, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70. Au gymnase, rassemblement de voitures anciennes et de collection de plus de 30 ans. Circuit d'environ 60 km dans la campagne briarde, concours d'élégance et animations diverses. *Horaires : à partir de 9h.*

■ **81 - 2e Salon de la miniature à Gaillac.** *Organisé(e) par AVAG, Mairie, 70 Place Hautpoul, 81600 Gailac. T. : 06 34 01 15 81. - www.avag81.com.* A la salle des Spectacles. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

6 et 7 octobre

■ **34 - Rallye de l'Hérault à Lamalou-les-Bains.** *Organisé(e) par ASA Hérault, 577 av. Louis Ravas, Le Rimbaud A, 34080 Montpellier. T. : 04 67 61 00 99 ou 06 07 47 46 83. - www.asaherault.com - asa-herault@orange.fr.* Rallyes VHC et VHRS (réglementation FFSA) autour de Lamalou-les-Bains.

■ **35 - 26e Autobrocante Festival à Lohéac.** *Organisé(e) par Manoir de l'Automobile de Lohéac, Route de Lieuron, 35550 Lohéac. T. : 02 99 34 02 32.* Pièces détachées, bourse d'échanges autos-motos, maquettes, modèles réduits, automobilia, exposition statique des 4 championnes victorieuses aux 24 Heures du Mans, et en démonstration sur le circuit les Renault 5 Alpine Gr. 2 du Monte-Carlo 1978 avec Jean Ragnotti. Baptêmes en anciennes Renault. Parking "Voitures de collection" à l'entrée du circuit de Rallycross. Restauration sur place. *Tarif(s) d'entrée : 12 euros par adulte, 15 euros pour les deux jours, 8 euros pour les 10-16 ans, gratuit pour les - de 10 ans. Le prix comprend la visite du Musée et l'accès à la brocante. Horaires : 9h-19h.*

7 octobre

■ **14 - Réunion informelle à Saint-Denis-de-Méré.** *Organisé(e) par Rétro Auto Passion, 5 rue Dr Bain, 14110 Saint-Denis-de-Méré. T. : 07 77 00 50 78. - retroautopassion.sddm @laposte.net.* Rendez-vous sur la place de la Mairie. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-12h.*

■ **30 - Exposition de voitures à Uzès.** *Organisé(e) par 2 CV Club de l'Uzège, 1 rue des Ecoles, 30700 Saint-Maximin. T. : 06 32 88 08 80 ou 06 51 73 06 40. - 2cvclubuzege@gmail.com.* Sur l'esplanade.

■ **41 - 5e Bourse d'échanges à Danzé.** *Organisé(e) par Les Soupapes Danzéennes, Mairie, Place de l'Eglise, 41160 Danzé. T. : 06 11 85 61 89 ou 06 74 72 72 30. - laquendrea@bbox.fr.* Sur la place de l'Eglise, autos, motos, vélos, tracteurs, documentation et miniatures. Exposition de véhicules. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-17h.*

■ **59 - 15e Journée du Bidon à Hamel.** *Organisé(e) par CAR Douai, Lucien Hallé, 5 bis rue d'Haltinne, 59151 Hamel. T. : 06 77 33 06 50. - www.cardouai.fr - lhalle@nordnet.fr.* Journée conviviale mêlant jeux divers et voitures anciennes. Epreuve de consommation d'essence avec classement tenant compte du millésime et de la cylindrée de la voiture, gymkhana ludique. *Horaires : à partir de 8h30. Frais d'engagement : 15 euros par voiture.*

■ **67 - Exposition à Wissembourg.** *Organisé(e) par Autocars Anciens de France, Maison des Associations, 1a place des Orphelins, 67000 Strasbourg. T. : 06 20 40 94 66. - autocarsanciensdefrance.fr.* Sur le site Euromobile, route de Lauterbourg, présence de voitures, motos, tracteurs, camions, autocars. Visite de la collection d'autocars de l'association AAF, promenades en autobus parisien et grande vente aux enchères. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 10 ans. Horaires : 9h-20h.*

■ **68 - 38e Randonnée internationale des Vendanges de Rustenhart.** *Organisé(e) par Club de Véhicules Anciens d'Alsace-Mulhouse, BP 1186, 68053 Mulhouse Cedex. T. : 03 89 61 04 81 ou 06 80 63 50 41. - www.cvaam.com - cvaam@wanadoo.fr.* Rallye touristique et exposition de véhicules anciens.

■ **84 - Motobroc' à Monteux.** *Organisé(e) par Motobroc' - Association ATV, Mairie, 84170 Monteux. T. : 06 82 76 15 28. - motobroc.free.fr.* Au stade Georges Henri de Monteux, marché trimestriel international de side-cars, voitures anciennes, motocyclettes, scooters et cycles anciens. Vente de pièces détachées, outillage spécialisé, revues techniques, miniatures autos-motos, etc. *Tarif(s) de location : 15 euros le stand de 6 m x 5 m. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 4h-13h.*

■ **84 - 1er Salon Jouets anciens et Geek à Orange.** *Organisé(e) par Tandem Events, 6 rue Orset, 71590 Gergy. T. : 06 68 31 79 05. - tandem.events71@gmail.com.* Dans le Hall des Expositions. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 15 ans. Horaires : 9h-17h.*

■ **91 - Festival de voitures anciennes à Dourdan.** *Organisé(e) par Dourdan Tourisme, Place Charles-de-Gaulle, 91410 Dourdan. T. : 01 64 59 86 97. - info@dourdan-tourisme.fr.* A l'Hôtel de Ville, manifestation ouverte à tout véhicule de collection de plus de 30 ans, défilé dans la ville, concours d'élégance. Une plaque aux 100 premiers inscrits. *Frais d'engagement : 7 euros par véhicule.*

■ **95 - 10e Auto Rétro à Bréançon.** *Organisé(e) par Association ABCD, Thierry Cousin, 8 rue du Presbytère, 95640 Bréançon. T. : 06 86 76 33 17.* Balade au road-book le matin à la découverte du Vexin, exposition des voitures l'après-midi. Pré-inscription obligatoire. *Horaires : à partir de 8h. Frais d'engagement : 30 euros par voiture.*

Du 12 au 14 octobre

■ **03 - 7e Embouteillage des années 50-65 sur la Nationale 7 à Lapalisse.** *Organisé(e) par Communauté de Communes Pays de Lapalisse, Boulevard de l'Hôtel de Ville, 03120 Lapalisse. T. : 04 70 99 76 18.*

- *www.embouteillagen7lapalisse.blogspot.fr*
Parcours de 30 km entre la Cité des Vérités et l'entrée de Saint-Martin-d'Estréaux.

13 octobre

67 - 14e Ronde du Ried à Indisheim. *Organisé(e) par Alpine Gordini Club Vallée de la Bruche, Nadine Guillot, 13 rue de Molsheim, 67280 Oberhaslach. T. : 06 10 90 24 60.*
Au départ du garage Allheilig et à l'arrivée de Fouday, rallye divisé en trois étapes. Le trophée Jean Vinatier récompensera la première Alpine ou Renault. *Horaires : à partir de 13h30. Frais d'engagement : 80 euros par équipage.*

Belgique - Les Boucles de Charleroi. *Organisé(e) par Sporting du Pays de Charleroi ,Boulevard Zoé Drion, 19, 6000 Charleroi.*
Entre Loverval et Soire-sur-Sambre, rallye de régularité réservé aux autos de plus de 25 ans. Ouvert aux débutants comme aux habitués de ce type d'épreuves.

13 et 14 octobre

30 - 20e Vendanges de l'Histoire à Chusclan. *Organisé(e) par Syndicat des Vignerons , 4 rue de l'Eglise, 30200 Chusclan. T. : 04 66 90 08 42.*
Exposition de véhicules anciens, tracteurs, matériel de battage, motos des années 1910 à 1950. Concours d'élégance l'après-midi.

93 - 18e Salon Automédon au Bourget. *Organisé(e) par Automédon, 12 rue de Chartres, 91400 Orsay. T. : 01 64 46 52 22.*
- *www.automedon.fr*
Au Parc des Expos, voitures anciennes et sportives. Hommage à Henri Chapron, une attention particulière sera portée à la carrosserie française de 1929 à 1950, aux voitures américaines et aux youngtimers, GT et GTi. Parking gratuit de 1 300 places pour les anciennes. *Tarif(s) d'entrée : 14 euros. Horaires : 9h-19h.*

14 octobre

39 - 26e Vignes et Forêts du Jura à Plainoiseau. *Organisé(e) par CJVE, Maison des Associations, 163 rue Marcel Paul, 39000 Lons-le-Saunier. T. : 03 84 24 28 85.*
Au départ et à l'arrivée de la salle des Fêtes de Plainoiseau, rallye-promenade fléché réservé aux autos et motos de plus de 25 ans. *Horaires : 8h-17h.*

42 - Bourse autos et motos à Saint-Galmier. *Organisé(e) par Vieilles Soupapes Baldomériennes, 4 lot. Les Primevères, 42330 Saint-Galmier. T. : 06 72 23 58 36.*
Expositions d'autos et de motos d'avant 1985, invitées d'honneur : Citroën 2 CV, Peugeot 203 et 504, bourse aux pièces détachées, documentation, miniatures, etc. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour l'équipage de tout véhicule d'avant 1985 et les - de 14 ans. Horaires : 8h30-18h.*

20 octobre

59 - Le Pot de Laurie à Tourcoing. *Organisé(e) par Auto Rétro d'Halluin et Les Bielles Mécaniques Wervicquoises, 28 gravier du Robinet, 59117 Wervicq-Sud. T. : 06 16 59 30 67.*
Parking Action Gémo, en mémoire de Laurie Rommens, exposition de voitures anciennes et youngtimers. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-12h.*



20 et 21 octobre

21 - 15e Rallye Gourmand à Nuits Saint-Georges. *Organisé(e) par Les Deuches du Pays Beaunois, 13 rue des Berthières, 21700 Arcenant. T. : 06 14 80 61 68.* Rassemblement de Citroën 2 CV et dérivés.

21 octobre

49 - 8e Rallye cartographique du Layon. *Organisé(e) par ASA du Layon, 5 rue du Martinet, 49750 Beaulieu-sur-Layon. T. : 06 81 85 80 26. - www.asadulayon.free.fr.* Rallye cartographique de 200 km en quatre étapes, deux le matin, deux l'après-midi. *Frais d'engagement : 160 euros par équipage.*

53 - Sortie à Montflours. *Organisé(e) par Club Angevin de Véhicules d'Epoque, 112 allée du Grand Servial, 49000 Angers. T. : 06 86 13 18 94.* Visite du Musée Jean-Louis Caignard.

85 - 14e Bourse d'échanges à Treize-Septiers. *Organisé(e) par Team Motorsports, Le Rorthais, 85600 Treize-Septiers. T. : 02 51 41 67 46 ou 06 14 97 33 80.* Dans la salle du Plan d'eau, autos et motos anciennes, pièces détachées, documentation. *Tarif(s) de location : 2 euros le ml (int. sans table), 3 euros le ml (int. avec table), 1,50 euro le ml (ext. sans table). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 8h.*

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Service Agenda, 50 bd Sénard, 92210 Saint-Cloud

Date : .... 2018 Intitulé : ....

Organisé par : ....

Adresse de l'organisateur : ....

CP .... VILLE ....

Téléphone : .... ou .... Fax ....

Site internet : .... email : ....

Lieu précis de la manifestation : .... Dpt (ou pays) : ....

Résumé : ....

....

....

....

Tarifs de location : .... Tarifs d'entrée : ....

Frais de participation : .... Horaires : ....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

89 - 26e Bourse d'échanges à Armeau. *Organisé(e) par Association Tour B'Yonne, 43 rue de Valprofonde, 89500 Villeneuve-sur-Yonne. T. : 03 86 87 17 49 ou 06 13 96 12 01.* Sur les quais de l'Yonne, autos et motos anciennes, vélos, jouets. *Tarif(s) de location : 2 euros le ml non couvert.*

Du 25 au 27 octobre

34 - Critérium des Cévennes à Montpellier. *Organisé(e) par ASA Hérault, 577 av. Louis Ravas, Le Rimbaud A, 34080 Montpellier. T. : 04 67 61 00 99 ou 06 07 47 46 83. - www.asaherault.com - asa-herault@orange.fr.*

27 et 28 octobre

51 - 7e Reims Rétro Pièces. *Organisé(e) par 2CE Organisation, 16 rue Henri Warnier, 51500 Taissy. T. : 06 81 69 60 10. - www.2ce-salons-reims.com - 2cegirard@orange.fr.* Au Parc des Expos, bourse d'échanges, exposition de véhicules de collection. Vente aux enchères le dimanche. *Tarif(s) d'entrée : 8 euros. Horaires : 9h30 à 18h30 (samedi), 9h30 à 17h30 (dimanche).*

28 octobre

03 - 44e Bourse d'échanges miniatures à Avermes. *Organisé(e) par Mini Auto Club 03, Mairie, place Claude Wormser, 03000 Avermes. T. : 07 70 28 36 26. - philvi03@yahoo.com.* A la Salle polyvalente Isléa, vente de miniatures auto, trains et jouets anciens. *Tarif(s) de location : 10 euros la table. Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Horaires : 9h-16h30.*

29 - Salon de véhicules anciens à Gouesnou. *Organisé(e) par Amicale Shadow Bretagne, 29850 Gouesnou. T. : 06 83 48 54 79.* Exposition de véhicules anciens sur 1 200 m² couverts et 2 000 m² en extérieur. Nombreux stands de marques, concerts, défilés. Une partie des bénéfices ira à Rêves de clown et En marche pour Kyara. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 14 ans. Deux entrées offertes par véhicule ancien. Horaires : 9h-18h.*

49 - 22e Bourse d'échanges à Doué-la-Fontaine. *Organisé(e) par Le Teuf Teuf Douessin, 7 rue Louis Pavillon, 49400 Villebernier. T. : 02 41 67 17 42. - www.ttd49.com - jpo49@orange.fr.* A la salle des Tennis René Gouraud, vente de pièces autos et motos anciennes. Parking réservé pour les véhicules de collection. *Tarif(s) de location : 2 euros sans table (ext.), 3 euros avec table (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

84 - Bourse d'échanges Clas-sic'auto moto et rassemblement Old School à Velleron-en-Provence. *Organisé(e) par Association Classic' Auto et Kustom, 84740 Velleron-en-Provence. T. : 06 82 76 15 28. - velleronenprovence.free.fr.* A l'emplacement du marché agricole, expo-vente d'autos et motos anciennes, accessoires, outillage, miniatures autos et motos, jouets... *Tarif(s) de location : 15 euros l'emplacement de 6 x 5 m (véhicule compris). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 4h-14h.*

3 et 4 novembre

31 - Salon du modélisme à La Salvetat-Saint-Gilles. *Organisé(e) par Club SAM, 31880 La Salvetat-Saint-Gilles. T. : 06 16 59 30 67.* A la salle Boris Vian, exposition de modèles miniatures, animations et bourse d'échanges. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 13h30-18h30 (samedi), 9h-18h30 (dimanche).*

4 novembre

30 - Exposition de voitures à Uzès. *Organisé(e) par 2 CV Club de l'Uzège, 1 rue des Ecoles, 30700 Saint-Maximin. T. : 06 32 88 08 80* Sur l'esplanade.

38 - 38e Bourse du modèle réduit à La Tour-du-Pin. *Organisé(e) par AMT, Bernard Passerat, 78 rue d'Italie, 38110 La Tour-du-Pin. T. : 06 14 68 28 50.* Au centre Equinoxe, trains, autos, avions, jouets anciens, revues, pièces... *Tarif(s) de location : 10 euros le ml. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

42 - Rencontre informelle d'automne à Feurs. *Organisé(e) par Rétromobile Club Forézien, 10 bis rue Montesquieu, 42110 Feurs. T. : 06 08 81 84 12.* Place Félix Nigay, ouverte à tous les collectionneurs et amateurs de mécanique ancienne. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-13h.*

44 - 13e Bourse-expo à Guémené-Penfao. *Organisé(e) par Les Vieux Pistons Guéménéens, Mairie, rue de l'Hôtel de ville, 44290 Guémené-Penfao. T. : 06 68 09 45 66.* A la salle des Fêtes de Guéméné, pièces détachées, miniatures, autos, motos, cyclos, véhicules militaires et accessoires. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

Du 9 au 11 novembre

69 - 40e Salon Epoqu'Auto de Lyon. *Organisé(e) par Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes, 9 rue Vauban, 69006 Lyon. T. : 04 72 12 14 95. - www.epoquauto.com - epoquauto@les3a.com.* A Eurexpo-Lyon Chassieu, grande bourse d'échanges : pièces, exposition d'autos et motos anciennes. A l'honneur : Panhard et Levassor, Renault 120 ans de voitures à vivre, Lamborghini, New Map, Autodiva, Berliet et youngtimers sportives. Vente aux enchères le dimanche après-midi. *Horaires : à partir de 9h.*

10 et 11 novembre

85 - Escale hivernale en Vendée. *Organisé(e) par BS Racing, 34 rue de la Paix, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez. T. : 06 12 71 87 80. - www.bsracing.fr - contact@bsracing.fr.* Au départ de Saint-Hilaire-de-Riez, balade dans la région, ouverte à tout véhicule ancien.

13 ET 14 OCTOBRE 2018

PARC DES EXPOSITIONS
PARIS LE BOURGET

AUTOMÉDON

18E SALON AUTO-MOTO COLLECTION ET PATRIMOINE

9H - 19H
ENTRÉE (+DE 12ANS) 14€

PLUS DE 300 STANDS PROFESSIONNELS ET CLUBS

VENEZ EN ANCIENNE : PARKING GRATUIT 1300 PLACES





- LA CARROSSERIE FRANÇAISE 1929/1950
- HOMMAGE À HENRI CHAPRON
- VOITURES US - VINTAGE
- YOUNGTIMERS & GT/GTI






Réservation & Renseignements : 01 64 46 52 22 | wwww.automedon.fr












PROS OU PARTICULIERS, PROFITEZ D'UNE OFFRE EXCEPTIONNELLE

UNE ANNONCE AVEC PHOTO POUR SEULEMENT 7€ PAR MOIS*

VENDRE OU ACHETER N'AURA JAMAIS ETE AUSSI FACILE !

* 10€ si vous n'êtes pas abonné à *Gazoline*

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Alfetta 2000 inj. de 1984, roulante, CG, plus une Alfetta 2000 inj. à restaurer. Prix : 1 300 € les deux. Tél.: 06 77 06 45 82 (dépt. 08).

Alfa Romeo Guilia 1300 de 1971, 72 000 km, très bon état + 4 jantes Alfetta. Prix : 15 000 € le tout. Tél.: 06 81 08 88 17 (dépt. 80).

Annonce Pro



Alfa Romeo Spider 1600 de 1974, nécessitant des travaux cosmétiques, petit prix. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

ALPINE

Alpine A130 V6 pack GT (VAA) de 1983, 57 000 km, CT zéro défaut. Cause santé. Prix : 43 000 €. Tél.: 06 50 81 41 05 (dépt. 72).

AUSTIN

Austin Mini 1100 de 1988, noire, 98 000 km, toute révisée, roues en 13 montées Cooper avec CT. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

BMW



BMW 320 de 1976, 4 cyl, 110 ch, CT OK du 7/07/2018, + pièces mécanique et carrosserie. Prix : 6 000 € à 7 000 € selon pièces, ou échange contre petite 104 ZS RSA Cooper. Tél.: 06 30 69 62 99 (dépt. 74).

BMW 323i B6 2,8l Alpina de 1982, 16 cv, 2e main, toute d'origine, révisée spécialiste Alpina, reprise à voir. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

BMW 325 TDS break entière, pneus neufs, à remettre en route. Tél.: 06 43 33 21 69 (dépt. 31).

BMW 501 6 cyl. de 1958, 11 cv, 4 portes, noire, très bon état d'origine, CGFN, propriétaire depuis 1984. Prix : 62 000 €. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

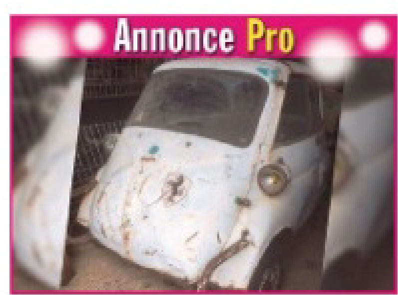
BMW 525 TDS break de 1992, noir, crochet d'attelage, CT OK du 12/04/2018. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).



BMW 728i de 1981, type E23, TBEG, JA, CT OK, 260 000 km, toutes options, 4VE, TO, clim, Pioneer 4x50w K7 HP Focal, + 4 roues hiver montées. Expertisée : 5 500 €. Tél.: 06 12 41 72 56 (dépt. 78).

BMW 728i de 1982, parfait état, 140 000 km, 2e main, gris métal foncé, aucun travaux à prévoir. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Annonce Pro



BMW Isetta 250 de 1959, française d'origine, très rare, moteur non bloqué, à restaurer entièrement. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

BMW Isetta 300 de 1961, complète à remonter + nombreuses pièces détachées. Tél.: 06 79 96 29 42 (dépt. 95).

BMW M3 2l de 1997, accidentée, choc latéral gauche porte, caisse HS, arceau Matter, possibilité caisse 320i. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

CADILLAC

Annonce Pro



Cadillac Deville cabriolet de 1969, bon état général, roule très bien, vitres et capote électriques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CHEVROLET

Chevrolet Fleetline de 1948, 6 cylindres, boîte méca, bicolore bordeaux et beige, int. velours, comme neuve, était dans un musée, CG française, échange possible, faire offre. Prix : 35 000 €. Tél.: 06 08 60 41 75 (dépt. 77).

CHRYSLER

Chrysler 180 berline d'octobre 1972, 4 portes, 78 000 km compteur, sortie de garage, carrosserie saine avec nombreuses pièces. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

CITROËN

Citroën 2 CV AK400 de 1976, très bon état, CT OK, couleur sable beige. Tél.: 06 86 18 16 73 (dépt. 12).

Citroën 2 CV AZKA de 1982, très bon état, gris Cormoran, pas de corrosion. Prix : 5 000 €. + Remorque, très bon état, 200 €. Tél.: 06 50 23 43 86 (dépt. 64).

Citroën 2 CV Charleston de 1980, gris/noir, en état concours, très belle + Citroën 2 CV de 1988, bleu ciel, très bon état. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Citroën 2 CV de 1974, façon spot, capote, sellerie neuves. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 81 29 56 88 (dépt. 83).



Citroën 2 CV 4 de 1978, véhicule roulant, CT contre-visite. Prix : 4 000 €. Tél.: 06 46 85 16 27 (dépt. 57).

Citroën 2 CV 6 de 1974, châssis ok, capote, pneus sellerie cardan neuf à remplacer 2 ailes, capot, freins, peinture. Prix : 3 000 € ferme. Tél.: 06 83 48 62 50 (dépt. 84).



Citroën 5 CV cabriolet de 1924, bleu et noir, restauration complète depuis châssis, pas de travaux à prévoir, 400 km depuis restauration, CGC. Prix : 18 000 €. Tél.: 05 57 49 05 81 (dépt. 33).

Citroën Acadiane de 1989, dans son jus, la mise en route a été faite avec papier CG normale, 61 000 km, petits pets sur carrosserie, pas rouler depuis 25 ans, batterie à changer. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).

Citroën AX 1,5D Image de 1995, 340 000 km, mécanique bon état, présence rouille perforante côtés AG et AD, CGN. Prix : 200 €. Tél.: 03 87 31 40 26 (dépt. 57).



Citroën B2 Torpédo de 1923, parfait état moteur et carrosserie, capote, sellerie, 4 places. Tél.: 07 82 08 57 80 (dépt. 14).

Citroën BX, diesel, lot de 3 : 1 atmo clim. 92, 1 turbo D Ourane clim embrayage à voir, CT OK, 1 break usage régulier atmo. Prix : 3 000 € le lot. Tél.: 06 85 56 64 10 (dépt. 69).

Citroën BX GTi, CGN, en l'état, affaire cause santé. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 07 09 09 85 (dépt. 04).

Citroën CX 2400 injection, à remettre en route. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).



Citroën CX Ambulance de 1992, ex-armée, D2500 atmo, 80 000 km, bon état, pas de corrosion, échange possible base même valeur. Prix : 5 500 € à discuter. Tél.: 04 50 36 01 17 (dépt. 74).

Citroën DS 20 de 1971/1972, deux voitures complètes dont une entièrement démontée avec carte grise. Faire offre. Tél.: 02 98 71 70 39 (dépt. 29).

Citroën DS 20 de 1973, à restaurer, moteur bloqué. Prix : 2 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Citroën DS 20 Pallas de 1973, vert arg, int. tissu vert, restauration en cours, mécanique et hydraulique ok, CT OK. Prix : 10 000 €. Tél.: 06 85 56 64 10 (dépt. 69).



Citroën DS Spécial de juin 1974, 145 000 km, CT du 07/2018 ok, entretien par professionnel tous les ans. Prix : 13 800 €. Tél.: 06 80 76 56 42 (dépt. 50).

Citroën DS23 iE de 1972, BVH Confort, int. neuf, pas de fuite, pas de trou, prévoir peinture, radio ok, volant ok, attache caravane. Tél.: 06 07 10 50 54 (dépt. 02).

Citroën GS berline de 1976, complète, occidée pour pièces. Faire offre. Tél.: 02 54 49 70 41 (dépt. 36).

Citroën Limousine, base DS23, BM, climatisation, rallongée de 52 cm, prévoir restauration et CG coll. Prix : 25 000 €. Tél.: 06 85 56 64 10 (dépt. 69).

Citroën Méhari de 1978, bon état. Citroën Méhari de 1981, à rénover. Tél.: 04 66 85 18 08 (dépt. 30).

Citroën Traction 11B, malle bombée, sortie de grange, bon état. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).

Citroën Traction 11C Commerciale de 1955, entièrement rénovée, bon état de marche + caisson bois coffre. Prix : 14 500 €. Tél.: 06 75 50 06 89 (dépt. 42).

Citroën XM 2,1D Exclusive de 1992, 240 000 km, présence rouille perforante côté avant gauche, moteur tournant, carte grise. Prix : 300 €. Tél.: 03 87 31 40 26 (dépt. 57).

Citroën XM turbo diesel de 1993, Exclusive, boîte auto, 140 000 km, CT OK. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 22 42 14 09 (dépt. 83).

Citroën XM Y3AG de 1989, 11 cv. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Citroën Xsara de 1997, bon état, 155 500 km, gris métal, essence, 2ᵉ main, BVM, 4 pneus neige, CG à mon nom, CT + de 6 mois mécanique à voir, roulante. Mail : hcanna@orange.fr (dépt. 57).

DAIHATSU

Daihatsu Terios de 1997, pour pièces 240 000 km, tout très bon état sauf châssis avec attelage caravane à prendre avec remorque, sans contrôle. Prix : 800 € à débattre. Tél.: 06 49 21 10 65 (dépt. 43).

DAIMLER

Daimler de 1990, 172 000 km, non garantis, gris métal moyen, int. cuir noir, toit ouvrant, prix à débattre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

FIAT

Fiat 500 L de 1970, bleu foncé, bon état, d'origine. Prix : 5 800 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat 500 F de 1972, rouge, entièrement restaurée en 2008, 6 000 km parcourus, 50 400 km au compteur, moteur 650 cm³, révisé, parfait état, intérieur neuf, 2ᵉ main. Tél.: 04 71 09 13 63 (dépt. 43).



Fiat Balilla 6 cv de 1934 cabriolet + spider 4 places, 4 vitesses freins hydrauliques, très bon état, roule souvent. Échange possible avec soulte contre cabriolet confortable 4 places années 1970/1988. Prix : 26 000 €. Tél.: 06 84 42 32 67 (dépt. 31).

Fiat Barchetta 1,8l cabriolet de 1998, 16 v, 9 cv, 118 800 km, édition limitée, couleur verte, int. cuir fauve. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 79 96 29 42 (dépt. 95).

Annonce Pro



Fiat Barchetta de 1998, + hard-top, révisée, très beau petit cabriolet 130 ch, factures d'entretien, capote Alpaga. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Fiat Coupé 16V de 1995, noire, intérieur cuir, bon état, révisée mécanique. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).



Fiat Panda 4x4 de 1994, 114 000 km, rotules de direction neuves, plus biellettes neuves en boîte, palier de transmission AR Silentbloc roulements neufs en boîte, + longue liste pièces neuves, attelage, CT du 18/12/2017, CG. Prix : 1 750 € + 1 Panda 4x4 mécanique bte ponts bon état, caisse AR transf. en camionnette sans CG. Prix : 2 300 € le tout. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Fiat Panda de 1997, 124 000 km d'origine, très bon état. Prix : 1 300 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Fiat Uno Start de 1994, 1ʳᵉ main, blanche, bon état. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 70 55 51 29 (dépt. 17).

Ventes autos (suite)

FORD

Ford Consul 315 de 1961, très belle, freins refaits, batterie et 5 pneus neufs, peinture noire, propre. Prix : 4 000 € à débattre. Tél.: 02 43 89 85 49 ou 06 33 47 14 42 (dépt. 72).

Ford Granada 2,0l GL de 1983, grise, 2e main, 158 000 km. Tél.: 03 24 42 19 01 (dépt. 08).

Ford Mustang 289 Cabriolet, moteur V8, boîte de vitesses manuelle 4 option, sièges Pony, barre stabilisatrice AV et AR Rallye pack radio K7. Tél.: 06 81 83 19 43 (dépt. 12).

Ford Scorpio Ghia de 1990, 4 portes, toit ouvrant, toutes options, 1re main, boîte auto, bleu nuit, intérieur cuir, prix à débattre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Ford Taunus 12M de 1968 et de 1969, les deux avec carte grise, mais sans CT, + 1 t. de pièces occasion et neuves, vente notariée. Prix : 7 500 € le lot. Tél.: 06 65 76 47 62 (dépt. 38).

Ford Thunderbird cabriolet de 01/01/1955, vendu dans l'état, à restaurer, estimation d'expert 24 000 €. Faire offre. Tél.: 03 29 89 76 22, répondeur (dépt. 55).

HOTCHKISS



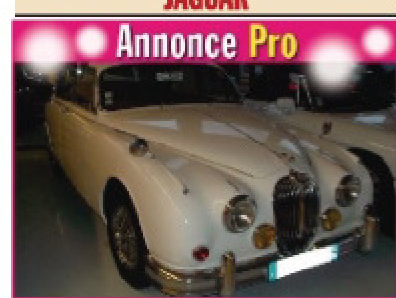
Hotchkiss Anjou 1350 de 1951, peinture sellerie neufs, méca. suspension freinage moteur réfection professionnel, magnifique voiture confort sécurité. Échange possible contre Citroën DS 21 ou 23. Prix : 21 000 €. Tél.: 06 85 66 28 58 (dépt. 67).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso turbo de 1987, 48 000 km d'origine certifiés, 1re main. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

JAGUAR

Annonce Pro



Jaguar MK2 de 1961 en 2,4l Overdrive, restauration intégrale, très belle voiture, dossier photo et factures. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

JEEP

Jeep Auto Union du 16/05/1968, 6 cv, 4 places, genre VTSU type 91/4 sans moteur, avec carte grise normale. Prix : 800 €. Tél.: 04 76 55 10 57, HR (dépt. 38).

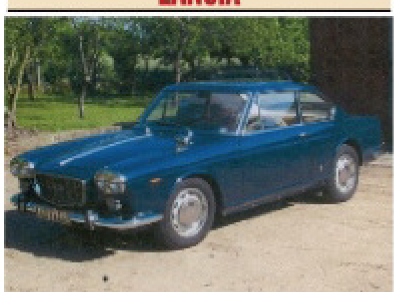
LADA

Annonce Pro



Lada 1200 S de 1988, 46 000 km, entièrement révisée, nombreuses pièces neuves, carte grise et contrôle technique en règle. Prix : 6 200 €. Tél.: 04 90 39 45 66 ou 06 15 04 38 04 (dépt. 84). www.pièces-lada.fr.

LANCIA



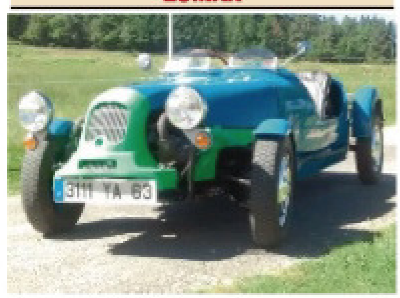
Lancia Flavia 1800 de 1964, entièrement restaurée et expertisée à 25 500 €. Tél.: 06 10 53 10 62 (dépt. 58).

Lancia Flavia, 4 portes, à remettre en route. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

LAND ROVER

Land Rover 109 de 1964, collection, pick-up essence, type 109 2A, à restaurer complet, CG + 1 moteur + 1 BV. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 85 30 35 09 (dépt. 33).

LOMAX



Lomax 63 965 km, donneuse voiture Dyane 1978, châssis restauré 1981 enregistrement en France. Long CT. Toute documentation disponible. Je suis propriétaire depuis 1981. Prix : 3 950 €. Tél.: 04 73 95 19 72, nigel.maxfield@orange.fr (dépt. 63).

MERCEDES

Mercedes 190D 2,5l de 1990, 2e main, 280 000 km, entretien suivi, rouge intérieur, cuir toit ouvrant, à voir sur place. Prix : 2 500 €. Tél.: 04 50 56 47 18 (dépt. 01).

Mercedes 190 D W110 de 1962, lot de deux, dont une moteur 0M621 refait, pour restauraton ou pièces, échange possible 240 D W115. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

Mercedes 240 D, boîte automatique, 41 ans, CG normale, neiman + batterie à changer, venir avec une remorque. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).

Mercedes 250 E break de 1992, pour pièces 300 D moteur changé pour pièces. Tél.: 07 85 19 62 25 (dépt. 02).

Mercedes 280 S8 de 1972, 2e main, 94 000 km, modèle US, 2 couleurs, propriétaire depuis 35 ans, échange possible auto/moto. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Mercedes 280 SE de 1979, 16 cv, BA, 153 000 km, dans l'état. Tél.: 02 48 59 16 21 (dépt. 18).

Mercedes 280 SE W116 de 1979, noire à remettre en route, arrêtée depuis 2008, stockée à l'abri, possibilité jantes alu Mercedes avec pneus 50%. Prix : 2 500 € à débattre. Tél.: 06 17 55 86 07 (dépt. 82).

Mercedes 300 GD 4x4, excellent état, 175 000 km. Faire offre. Tél.: 06 83 67 43 08 ou 06 10 11 49 91 (dépt. 76).

Mercedes de 1984, brun métallisé, moteur 6 cylindres en ligne, puissance 194 ch, carrosserie impeccable, très bon état, air-co, ABS. Tél.: 04 75 52 00 15 (dépt. 45).

MG

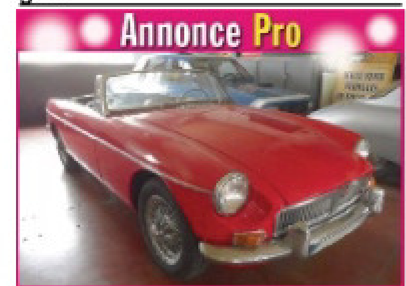
MG B de 1964, OWE capote vinyle noire, tableau de bord bois Overdrive, nombreuses options, historique entretien très suivi, excellent état int./ext, véhicule de collectionneur CGN. Prix : 19 900 €. Tél.: 06 31 22 36 11 (dépt. 02).

Annonce Pro



MG B de 1965, très belle voiture avec roues rayon, pas de rouille, roule très bien. Dossier factures depuis 1990. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



MG B de 1967, très belle voiture, moteur et boîte refaits à neuf chez Bosch avec factures, roues fils, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

MG B de 1980, RHD Yellow, nombreuses pièces neuves, culasse SP 91 900 miles. Prix : 10 500 € à débattre. Tél.: 06 35 36 58 05 (dépt. 22).

OPEL

Opel Corsa 10S de 1989, 67 000 km compteur. Pneus, freins, batterie, pompe à eau neufs, CT OK. (Ex-agent Opel). Prix : 2 900 €. Tél.: 02 40 51 12 57 ou 06 20 80 18 22, HR (dépt. 44).

Opel Manta A, deux à restaurer, saines de caisse, 4 500 € à débattre + deux Opel Commodore coupé à restaurer 1 saine, l'autre pour pièces, 4 500 € à débattre. Tél.: 06 03 92 44 52 (dépt. 56).

Opel Rekord 1900 LS de 1972, 37 246 km, 4 cyl, essence, BV manuelle, or pailleté, bon état carrosserie, démarre parfaite-



ment, roulante. Prix : 1 700 €. Tél.: 06 10 63 66 50 (dépt. 91).

PANHARD



Panhard CD, très très rare, restaurée avec dossier photos complet, seulement 159 fabriquées. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Panhard Dyna du 15/05/1958 type Z12 complète, caisse oxydée, ou pour pièces. Prix : 500 €. Tél.: 02 54 49 70 41 (dépt. 36).

PEUGEOT

Peugeot 104 Z pour pièces ou restauration. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).



Peugeot 201 M de 1936, queue de castor, très bon état, rénovation complète, aucun frais à prévoir. Prix : 12 000 €. Tél.: 03 85 74 76 09 ou 06 07 09 77 27 (dépt. 71).

Peugeot 203 de 1955, toit ouvrant complète à restaurer, sortie de grange, dans son jus, moteur non bloqué, à remettre en route. Prix : 2 200 € à débattre. Tél.: 06 17 55 86 07 (dépt. 82).

Peugeot 203 pick-up de 1953, très bon état, + pièces modèle Export avec ailes arrière, CT OK. Tél.: 06 14 60 78 57 (dépt. 73).

Peugeot 204 break diesel à restaurer. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).

Peugeot 205 de 1984, CGN, sans CT, 191 633 km, embrayage HS, prévoir plateau, pas de corrosion importante, nombreuses pièces neuves. Prix : 400 € à débattre. Tél.: 03 86 58 69 04, après 20h ou message (dépt. 58).



Peugeot 305 de 1984, essence, type Fourgon, environ 200 000 km, relativement saine, roule bien, prévoir révision pour le contrôle technique, en l'état. Prix : 990 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Peugeot 305 SR de 1987, 2ᵉ main, 124 000 km, bon état, CT OK. Prix : 2 000 €. Tél.: 02 48 59 16 21 (dépt. 18).

Peugeot 403 berline, deux pour pièces ou à restaurer. Tél.: 06 03 92 44 52 (dépt. 56).



Peugeot 403 cabriolet de 1957, à restaurer entièrement, même propriétaire français depuis 56 ans, carte grise française, 1ᵉʳ modèle, très rare. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Peugeot 403 cabriolet de 1959, restauration de A à Z, avec dossier photo complet, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 404 commerciale, essence, CG. Prix : 600 €. Tél.: 06 07 09 09 85 (dépt. 04).

Peugeot 404 injection, pour pièces. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).



Peugeot 404 Super luxe de 1965, toit ouvrant, superbe intérieur en cuir fauve, très belle voiture, planchers sains. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 404, deux, à restaurer. Tél.: 06 03 92 44 52 (dépt. 56).

Peugeot 405 turbo de 1992, une état de marche et une pour pièces complète, bon moteur et une fourgonette Inca diesel en pièces. Prix : 600 € le tout. Tél.: 07 80 41 74 69 (dépt. 11).

Peugeot 406 coupé de 1998, 4 cylindres, 237 000 km, distribution, peinture et autres pièces récentes. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 80 26 11 01 (dépt. 28).

Peugeot 504 à restaurer. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).

Peugeot 504 break de 1981, diesel, 2ᵉ main, 8 cv, 5 places, crochet d'attelage, 210 000 km, parfait état de marche. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Peugeot 504 coupé de 1981, vert métallisé, excellent état, CG normale, avec pièces. Prix : 8 000 €. Tél.: 06 77 31 35 77 (dépt. 95).

Peugeot 504 pick-up de 1983, restaurée, moteur 505 diesel, pneus arrière neufs et fit de freins arrière neuf. Tél.: 06 44 29 35 19 (dépt. 44).

Peugeot 505 SXD du 24/06/1986, prototype, gris métallisé, pneus et sièges velours, très bon état, rampe éclairage 4 phares ronds. Prix : 900 €. Tél.: 06 30 65 29 71 (dépt. 48).

PORSCHE

Porsche 911 2,0 E de 1969, carte grise, complète, sans mécanique, à restaurer totalement + 2,0 S caisse seule bon état. Mail : lartymarc@gmail.com (dépt. 51).



Porsche 993 4 S de 1996, noire cuir noir, 159 000 km, belle voiture avec carnet, factures, 4 pneus neufs, toit ouvrant électrique, climatisation, sièges chauffants. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

RANGE ROVER

Range Rover 330 D de 1989, dans son jus à remettre en état, roulant assurance collection, 2019 tentative de vol, barre stab. AR ligne électrique, à voir. Prix : 2 300 €. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).





Adresses classées

Ventes autos (suite)

RENAULT

Renault 4 CV de 1955, toit ouvrant, couleur ivoire int. ext. restaurées par pro, lunette AR panoramique, très belle. Faire offre. Tél.: 06 03 80 20 96 (dépt. 26).

Renault 4 CV de 1955, type 1062, rénovée, 70 000 km, bleu gris, BÉ. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 15 92 03 68 (dépt. 21).

Renault 4 CV de 1956, 50 000 km, peinture neuve et pneus neufs, très bon état. Prix : 6 000 €. Tél.: 04 73 25 55 40 (dépt. 63).

Renault 4 CV de 1956, restauration complète 2018, moteur embrayage freins AV/AR part toutes distances, contrôle ok. Prix : 10 000 €. Tél.: 06 74 55 06 80 (dépt. 32).

Renault 4 CV de 1960, type 1062, moteur Ventoux 847 cm³, boîte 4 vitesses + ma galerie de toit Old remorque monoroue, restauration complète, pièces neuves, factures à l'appui. Prix : 15 000 €. Tél.: 02 41 52 95 73 (dépt. 49).

Renault 4 CV Luxe de 1952, CGN, CT OK, toit ouvrant, enjoliveurs Robergel, couleur bordeaux, freins neufs, manque ciel de toit. Prix : 8 750 €. Tél.: 06 79 38 72 95, HR (dépt. 41).

Renault 4 de 1979, 1re main, à restaurer. Prix : 850 €. Tél.: 06 81 29 56 88 (dépt. 83).

Renault 4 de 1982, R1126, maître cylindre neuf, canalisation, freins HS, CGN, sans CT, prévoir plateau. Prix : 500 € à débattre. Tél.: 03 86 58 65 12, jobona@orange.fr (dépt. 58).



Renault 4 F4 de 1988, 6 cv, très belle auto, pour passionné uniquement. Prix : 3 200 €. Tél.: 06 27 66 37 12 (dépt. 89).

Annonce Pro



Renault 4 bleue de 1985, voiture état d'origine très très saine, ancienne voiture d'administration, carte grise normale, 101 000 km, petit moteur, tournante, roulante, prévoir révision pour contrôle technique vendue dans l'état. Prix : 2 500 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

PARTICULIERS POUR VOS PETITES ANNONCES

annonces.gazoline.net

CARBURATEUR

Finis les constants ajustements et soucis de réglage des

SU H & HS4-6-8 - HD6 & 8 et ZENITH 150 & 175 CD/CDSE

EFFICIENT TIP! Découvrez la merveille qu'est le HIF, fiable, étanche, réglage précis et stable, STARTER MANUEL.

Sur toute JAGUAR-TRIUMPH-MG-VOLVO...



570à 600 € la paire, inclus tout le nécessaire de pose (filtres GREEN en option)





Tél. 0321 979 895
Email : del_supply@yahoo.com

CARROSSERIE



MC RACING 2500 route de JONQUIERES - 30840 MEYNES
Tél. 04.66.57.24.57 - Fax. 04.66.57.51.69
www.mcracingsa.com • E-mail: mcracingsa@aol.com

Pour figurer dans cette rubrique
MORGAN 06.22.04.17.83

ÉLECTRICITÉ

AES AUTO ELECTRIC SUPPLIES LTD
Pièces et accessoires auto électriques pour les voitures moderned ou classiques



www.autoelectricsupplies.fr

ÉLECTRICITÉ (SUITE)



Vente en ligne
à Lohéac les 6 et 7 octobre, Automédon 13 et 14 octobre, Reims les 27 et 28 octobre

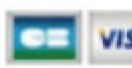
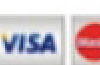
N°1 français des pièces pour électricité auto





NOUVEAU

Découvrez notre gamme d'alternateurs dans des corps de dynamos !



4, avenue de la Loire
37530 Nazelles-Négron
☎ 02 47 79 09 93
contact@classicautoelec.com
www.classicautoelec.com



Présent à à la bourse de Reims les 27-28 Octobre

PEUGEOT	201, 202, 203, 204, 302, 403, 402, 404
RENAULT	Celta, Juva, 4 CV, Frégate, Caravelle, Floride Dauphine, R8M, R8S, R8G, Alpine
CITROEN	2CV, Traction, HY, ID, DS
SIMCA	5, 6, 8, Ariane 4, 1200 S

Autres modèles : nous contacter



Fabricant Français

DES PRIX TRÈS BAS nous travaillons sur tous modèles de véhicules de 1920 à 1980 même à l'unité

NOUVEAU PRODUIT : 42 modèles de faisceaux d'allumage antiparasité


Kit tete et rotor

Bobines

Bougies

Vis platinés

Faisceaux allumage

Ducellier

www.Faisceaux-Classic-Car.com
Tél : 06 44 38 40 93 contact@faisceaux-classic-car.com dans l'Aisne (02)



PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution

EUROPARTS

PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises

FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

MOTEUR



RECONSTRUCTION MOTEUR



TOUS TRAVAUX SUR
CULASSES &
BLOCS MOTEURS

PASSAGE AU SANS PLOMB
CHEMISAGE (porsche 997...)
MONTAGE GROSSES SOUPAPES
EQUILIBRAGE
RÉALÉSAGE BLOCS ALUSIL
RÉGULAGE DE BIELLES ET BLOCS...

www.EUROCULASSE.com | 04.77.33.03.08
EUROCULASSE | ZI MOLINA | 11 rue du Gros Chêne | 42350 LA TALAUDIÈRE



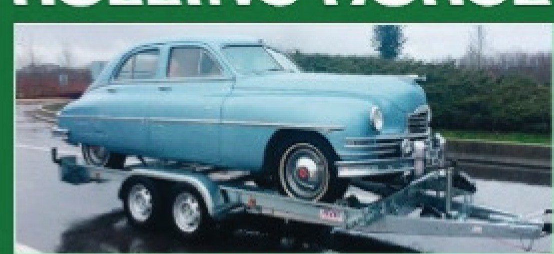
TRANSPORT







ROLLING HORSE



TRANSPORT DE VÉHICULES
Collection et autres
Toutes distances
Port. 06 79 28 89 57 - TOURS (37)
ROLLINGHORSE@HOTMAIL.FR



JEAN-LUC DUBOIS
Transporte vos véhicules légers
(neuf - occasion - collection - competition)
avec sérieux et délicatesse
partout en France
et pays européens limitrophes
Livraison-Messagerie Express
(pièces autos & autres)
06.08.06.09.62
Email : zeltron24services@orange.fr
24650 CHANCELADE (DORGOGNE)

POMPES À EAU



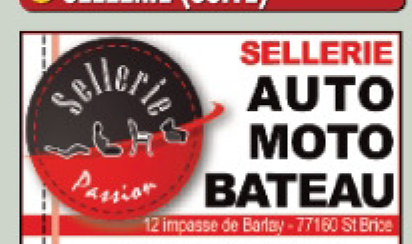
RÉPARATION DE TOUS TYPES DE POMPES À EAU MOTEURS
www.renovpompes.fr
Port. 06 22 82 79 62 - Fax: 03 23 82 77 94
renovpompes@gmail.com
2, Chemin de la Carrière Sylvain
La Poterie - 02210 COINCY

SELLERIE





SELLERIE (SUITE)



SELLERIE
AUTO
MOTO
BATEAU
12 impasse de Barbey - 77160 St Brice
Nous vous proposons
la restauration de tous types
de sellerie dans notre gamme
tissus, skaïs, cuir...
T.01.60.58.15.74
ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@orange.fr
www.sellerie-passion.com





Adresses classées

CHROMAGE

F&Chrome

Restauration paraboles de phares

Argenture à l'ancienne



www.fchrome.eu 06 60 29 48 33

RADIATEUR



11, rue du bon raisin 37600 Loches

02 47 91 50 90 - 06 13 62 65 55

touraineradiateurs@gmail.com



90, rue des Pays-Bas - 84100 Orange

Tél. 04 90 34 05 80 - Port. 06 28 49 33 97

www.radiateurs-tamisier.com

PARE-CHOCS

Grande gamme pour les Anglaises.



CLASSIC-PARECHOCS

DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques

A.Martin, Jaguar, Rolls, Austin Healy, Triumph, Jensen, Sunbeam.

mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16

www.classic-parechocs.fr

PEINTURE



Depuis **25 ans** le n°1 des produits de restauration des véhicules

+ **Dérouillant phosphatant** + Convertisseur de rouille
+ **Époxy à froid** châssis et cadres + **Peintures moteurs** anticorrosion
+ **Peintures haute température** + **Nettoyant / brillanteur** métaux
+ Préparation **carrosserie** + **Peintures constructeurs**
+ Kit **anodisation** aluminium + Kit de **zinguage** acier



Le Superkit RESTOM : souvent copié, jamais égalé ! Plus de 150 000 réservoirs traités en France.

20, rue du 1er Mai, 71500 Louhans 03 85 74 95 60

PRÉSENT À : 7 octobre 2018 M.I.N. de NANTES (44)
13 et 14 octobre 2018 AUTOMEDON Le BOURGET (93)
20 et 21 octobre 2018 Tractomania à CAUSSADE (82)
27 et 28 octobre 2018 Rétro Auto Pièces à REIMS (51)
9, 10 et 11 novembre 2018 Salon EPOQU'AUTO à LYON



marque Française au service des passionnés

Peintures Sprido - BP 60021 - 71326 CHALON SUR SAONE Cedex

Tél. 09.60.06.59.59 (demandez Franck ou Jérome)



Peinture polyuréthane d'origine pour VÉHICULES DE COLLECTION !

Peinture brillant direct – Peinture bicouches – Métallisées, Nacrées…

- Apprêt phosphatant
- Inhibiteur de rouille
- Apprêt garnissant
- Apprêt époxy
- Abrasif
- Mastic
- Peinture Châssis
- Disque de polissage
- Rénovation phares
- Polish & Lustreure
- Nettoyant jantes
- Pistolet peinture
- Vernis
- Fluo & Candy



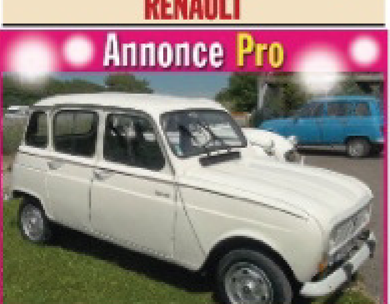
05 53 13 72 92

www.peinturevoiture.fr

Ventes autos (suite)

RENAULT

Annonce Pro



Renault 4 Savane de 1987, 122 800 km, châssis et caisse d'origine sans corrosion, CT OK. Prix : 4 900 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 5 de 1990, 5 portes, type B40104, bon état et CG, avec pièces détachées. Prix : 550 €. Tél.: 06 06 44 63 87 (dépt. 38).

Renault 5 Five de 1991, complète, tournante, 65 300 km, embrayage neuf, radiateur neuf, carrosserie moyenne rouge, int. ok, pour pièces. Prix : 600 €. Tél.: 06 73 98 65 88 (dépt. 38).

Renault 5 GTL de 1979, 65 000 km, moteur 1300, bon état, roule régulièrement, dans l'état. Prix : 1 300 €. Tél.: 06 51 37 45 86 (dépt. 07).

Renault 5 GTL de 1983, BVA, 5 portes. Prix : 2 700 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault 5 GTL de 1984, 5 portes, 5 vitesses, 1re main, + pièces mécaniques et carrosserie neuves et occasion, access. hiv, à restaurer ou pour pièces. Prix : 300 €. Tél.: 06 99 44 05 48 (dépt. 92).

Renault 8 Gordini 1300 de 1969, complète d'orgine en cours de restauration, zéro corrosion, tournante. Cause autre restauration en cours. Prix : 30 000 €. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

Annonce Pro



Renault 8 S de 1970, véritable, belle voiture, authentique R1136. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Renault 9 Symphonie de 1985, bleue, essence, 60 000 km d'origine, contrôle effectué le 28 mai 2018, vierge. Proche du neuf vers la collection. Tél.: 01 34 97 02 10 (dépt. 78).

Retrouvez la grille petites annonces page 140

Professionnels, pour vos annonces publicitaires contactez MORGAN 06.22.04.17.83

Renault 11 GTL de 1985, bordeaux, CT OK, attelage caravane, 5 vitesses. Prix : 450 €. Tél.: 06 65 11 21 72 (dépt. 45).



Renault 11 TD Société de 1986, 55 900 km, calandre 4 phares, boîte 5 v, entretien garage Renault. 1re main, toujours couchée garage, CT OK, TBEG. Éligible carte grise collection. Cause décès. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 11 87 43 11 (dépt. 69).

Renault 12 break de 1972, pour pièces ou à restaurer, complète, CG, corrosion, caisse moteur non bloqué, freins à refaire, prévoir plateau. Prix : 500 €. Tél.: 06 27 52 56 29 (dépt. 34).

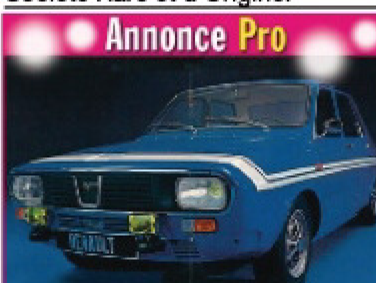
Renault 12 Gordini de 1973, bleue, intérieur noir skaï, dans son jus, + arceau 4 pts Devil, cache culb alu MC frs nfs orig étriers frs AR nfs embrayage nf. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Annonce Pro



Renault 12 Gordini de 1974, authentique Gordini, moteur d'origine refait par pro 6 500 € de factures, roule parfaitement, dessous très beaux, à restaurer en carrosserie, peinture et sièges. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 16 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Annonce Pro



Renault 12 Gordini de 1974, moteur refait à neuf, très bel état, belle peinture, 11 000 € de factures récentes, prix sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 28 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

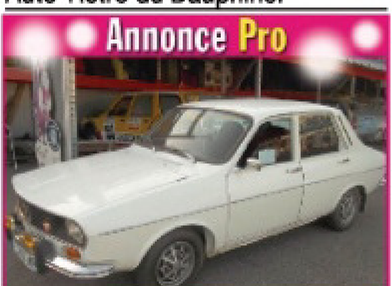
Renault 12 TR automatic de 1978, à restaurer, bonne base, carrosserie peu de corrosion, modèle rare, avec carte grise, plus nombreuses pièces. Prix : 1 300 € à débattre. Tél.: 06 64 24 47 82 (dépt. 15).

Annonce Pro



Renault 12 TR break automatique de 1975, blanche, 81 000 km, ancien tableau de bord, intérieur tissu rouge, fonctionne très bien, quelques défauts de carrosserie, vendue dans l'état prévoir révision pour le contrôle technique. Prix : 1 900 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Annonce Pro



Renault 12 TS phase 1 de 1974, voiture d'origine, 106 000 km, intérieur tissus "drap" très bon état général. Prix : 6 800 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 14 TL de 1981, 221 000 km, pour pièces ou à restaurer, intérieur propre, 2 pneus neufs, prévoir plateau. Prix : 730 €. Tél.: 06 50 67 05 32 (dépt. 61).



Renault 16 TX de 1978, beige, skaï non déchiré, joints carburateur changés, belle peinture, roule tous les mois, 115 000 km. Prix : 6 800 €. Tél.: 07 71 10 76 20 (dépt. 44).



Renault 17 de 1972, TBEG, caisse saine, CG collection, CT OK depuis un an, 114 000 km, propriétaire depuis 20 ans. Prix : 6 500 € avec pièces. Tél.: 06 89 92 27 81 (dépt. 06).

Renault 20 TS 1277 de 1984, 112 000 km, marron métal, BV5, attelage, CGN, CT OK. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 11 99 88 64 (dépt. 93).

Renault 30 TX de 1983, pour pièces, complète, 120 000 km d'origine. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).



Ventes autos (suite)

RENAULT



Renault Caravelle de 1966, superbe état d'origine, 59 600 km, hard-top, freins à disques, CT du 19/06/2018 zéro défaut. Prix : 18 000 € à débattre. Tél.: 06 85 09 44 23 (dépt. 06).



Renault Dauphine Gordini 1095 de 1967, CT OK, kit autobleu, jantes Targa, sièges baquet Cobra, freins refaits, très bon état, pas de corrosion. Prix : 18 500 €. Tél.: 06 42 67 02 10

Annonce Pro



Renault Espace turbo diesel de 1985, état d'origine, CT, roule très bien nous venons de faire, avec, le tour de la Corse. Prix : 1 950 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault Frégate cabriolet à restaurer. Tél.: 06 42 63 98 58 (dépt. 93).

Renault Frégate pour pièces. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).

Renault Fuego TL de 1983, 6 cv, 110 000 km d'origine, blanche, 1re main, saine dans l'état, complète pour pièces. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault Mégane cabriolet de 1993, sans corrosion, CT, roule très bien + une autre pour pièces, faible kilométrage. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 35 48 48 53 (dépt. 08).



Renault Monaquate UY de 1932, entièrement restaurée, châssis sablé, peint. Epoxy, boiserie neuve, sellerie neuve, moteur refait, bielles pistons segments parfait état. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 59 47 44 67 (dépt. 34).

Renault Monasix de 1929, très bon état. Tél.: 04 73 25 55 40 (dépt. 63).

Renault Ondine de 1965, très saine de plancher et caisse pour faire une restauration, cause manque de place. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).



Renault Prairie de 1954, restauration, sablage antirouille. Estimation expert. Faire offre. Tél.: 06 28 30 48 74 (dépt. 53).



Renault Primaquatre de 1931, type KZ6, à finir de restaurer. Moteur, châssis, radiateur remis à neuf, BV révisée, freins neufs. Une partie des boiseries commencée. Complète avec papiers et historique. Prix : 2 500 € à débattre. Tél.: 00 32 470 27 68 87, Belgique.



Renault Super 5 de 1985 automatique, carrosserie à polischer, très peu de corrosion, sellerie impeccable, carte grise + clé, à remettre en route. Tél.: 06 60 64 60 85, leggueux@gmail.com (dépt. 10).

Renault Super 5 Belle Ile de 1991, découvrable d'origine, blanche, 200 000 km, moteur changé, factures, très bon état. Prix : 9 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

ROVER

Rover 75 V6 2,0l de 2000, BM, pare-brise neuf BRG 170 000 km, batterie neuve, CT OK. Prix : 1 600 € à débattre. Tél.: 03 80 54 39 38 (dépt. 21).

Rover 827 Si de 1993, BVA, British Green, sellerie cuir beige, DA, TOE, 9 360 € à débattre expertisée et soignée par Rover, idéal pour passionnés style et confort classique GB intemporels purs. Tél.: 01 48 49 29 38 (dépt. 93).

Rover 2600 S de 1984, 100 747 km, gris métallisé, intérieur velours gris, BV manuelle, carburateurs, 6 cylindres en ligne, émetteur embrayage à changer. Prix : 1 700 €. Tél.: 06 10 63 66 50 (dépt. 44).

SIMCA

Simca 1000 pour pièces, bon état. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).

Simca 1100 Ti de 1977, bleu Sidéral, roulante, carrosserie à faire, pas beaucoup de rouille, beaucoup de pièces mécaniques neuves. Tél.: 07 87 92 11 68, HR (dépt. 39).

Simca 1301 de 1968, à restaurer, carrosserie, bonne mécanique, complète ou pour pièces. Tél.: 07 60 66 23 79 (dépt. 13).

Simca Aronde P60 de 1959, grise. Prix : 2 100 €. Tél.: 06 70 55 51 29 (dépt. 17).



Simca Beaulieu de 1960, rénovée, moteur V8 neuf, à voir ciel de toit. Prix : 19 000 €. Tél.: 06 46 85 16 27 (dépt. 57).

Simca Etoile Six de 1960, 2e main, état exceptionnel, dort au garage et ne sort pas l'hiver. Prix : 8 500 €. Tél.: 07 60 39 19 58 (dépt. 73).

TALBOT

Talbot DC sport châssis complet, roues fil. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Talbot Horizon diesel de 1985, CT OK. Faire offre. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

Talbot Solara SX de 1983, fonctionne très bien, gris métal, velours gris, pneus neufs, amortisseurs AV récents, attelage, roule toutes distances + 2 amortisseurs 1300. Prix : 1200 € à débattre. Tél.: 07 60 66 23 79 (dépt. 13).

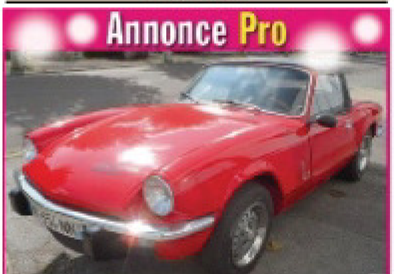
TOYOTA

Toyota HJ 45 long de 1979, 148 000 km, 6 cylindres, 13 cv, diesel 3.6l, break 3 portes, treuil d'origine, TBE, carrosserie saine. Prix : 14 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Toyota Land Cruiser BJ43 diesel, CG, lot de deux, CG, CT 1 an. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 07 09 09 85 (dépt. 04).

TRIUMPH

Annonce Pro



Triumph 1500 FH de 1975, française, CGF normale, une des premières 1500 FH, très entretenue, belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.





Triumph TR3 de 1958, restaurée de A à Z en France avec dossier factures et photos, très belle. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.



Triumph TR250 de 1968, état concours, châssis refait en 2017, toutes factures depuis 10 ans. Prix : 39 000 € (cote 42 000 €). Tél.: 06 61 73 18 52, fontenoy.cl@gmail.com (dépt. 69).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf 1,8l carburation, cabriolet Karmann de 1985, 180 000 km, très bon état, factures, noire peinture neuve, très propre. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Volkswagen Golf 2 de 1986, 1800 cm³ Carat champagne, 83 600 km, boîte auto, TO, très bel état mécanique et carrosserie, carbu Weber neuf. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 85 90 51 82 (dépt. 77).



Volkswagen Karmann Ghia de 1961, blanche, restaurée 2009, CT OK, 1200 cm³, parfait état, 6V. Prix : 20 000 € à débattre, sur place. Tél.: 06 86 46 19 27 (dépt. 79).

PARTICULIERS POUR VOS PETITES ANNONCES

annonces.gazoline.net

VOLVO

Volvo 240 break de 1986, 310 000 km, bon état, intérieur cuir noir, jantes alu Corona 25 rayons, bon moteur (B200E) CT OK 05/2017, problème démarrage, lot pièces. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Volvo 240 D de 1990, blanche, intérieur bleu ok, boîte mécanique 5 vitesses. Prix : 1 450 €. Tél.: 06 44 95 70 29 (dépt. 40).



Volvo 480 ES de 1989, 92 000 km, 1re main, CGN contrôle technique ok mai 2018. Tél.: 06 48 99 39 63 (dépt. 80).

DIVERS

Citroën flotte Flat Twin, 2 CV 6, Dyane, Acadiane, Ami 6, Ami 8, toutes à restaurer, CG. Prix : 10 000 € ferme, non négociable. Tél.: 06 83 48 62 50 (dépt. 84).

Achats autos

MERCEDES

Mercedes Classe E de 1997-2002, Avant-Garde, ess, BVM ou BA, V6, 2,4l à 3,2l, en parfait état, d'origine et kilométrage modéré int. beige, cuir, part. Tél.: 02 97 21 72 99 (dépt. 56).

OPEL

Opel Omega A 10/1990-1994, CD ou GLS, 6 cyl, 2,6l 150 ch, en parfait état d'origine, et kilométrage modéré, int. beige ou gris clair, part. Tél.: 02 97 21 72 99 (dépt. 56).

PANHARD

Panhard 24 BT de 1967, sans carte grise, bon état. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

PEUGEOT

Peugeot 504 et 505, R21 break diesel, Mercedes fourgon du 207D au 410D, tout état, déplacement partout en France. Tél.: 06 49 87 79 80 (dépt. 04).

RENAULT

Renault 16 TX ou 1510 SX 5 vitesses ou 1510 GLS ou 1308 GT ou 1301 spécial, années 70/80, état concours, préférence carte grise collection, CT 5 mois. Faire offre. Tél.: 06 98 22 82 21 (dépt. 52).

VOLVO

Volvo P1800 Jensen, P1800S, 1800 ES, en état d'origine ou à restaurer. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Ventes deux-roues

Aprilia RS 125 de 1999, 1re main, excellent état. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

BMW R65 RT, 57 491 km, nickel, très bien entretenue. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 30 54 63 29 (dépt. 12).

Kawasaki 125 KMX de 1990, état d'origine. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Kawasaki 400 ZX de 1985, à remettre en état, pour collectionneur, n'a pas roulé depuis 10 ans. Prix : 1 000 €. Tél.: 07 87 99 76 45 (dépt. 76).

Kymco 125 cm³ Zing de 1997, 2e main, excellent état de marche et d'aspect, rouge, 4 800 km, très entretenue et à l'abri garage. Prix : 1 000 €. Tél.: 07 62 94 55 17 ou 02 32 56 47 43 (dépt. 27).

Lambretta de 1957, triporteur, avec carte grise, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Motoconfort MC6 de 1930, dans son jus, complète en bon état, carte grise normale. Prix à débattre. Tél.: 06 22 69 62 91 (dépt. 44).

Peugeot 101 de 1968, cyclo bon état général, roulant, 250 €. Vélo Peugeot de 1970, type baroudeur, 250 €. Vélo Peugeot hollandais de 1970, 250 €. Tél.: 06 81 29 56 88 (dépt. 83).

Peugeot triporteur 57 TM de 1956, restauré entièrement mécanique + châssis, + pièces triporteur 57 TM. Prix : 5 000 € + pièces. Tél.: 04 50 41 06 70 (dépt. 01).

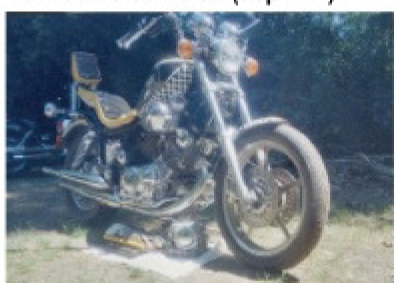
Rumi Formichino de 1956, scooter à restaurer, complet à 80%, vente en l'état ou en pièces détachées. + diverses pièces Rumi, moteur, culasses, etc. Tél.: 06 72 41 06 96 (dépt. 38).

Rumi Formichino à réparer et à mettre en route. Prix : 3 600 €. + pièces diverses, culasses, carter moteur, etc. Tél.: 06 72 41 06 96 ou 04 76 05 50 17 (dépt. 38).

Rumi Puma 125 cm³ de 1958, bicylindres 2 tps, modèle unique, état de marche d'origine, CG. Prix : 6 500 €. Tél.: 04 76 05 50 17 ou 06 72 41 06 96 (dépt. 38).

Ventes deux-roues (suite)

Terrot VMS2 125 cc de 1954, 2 vitesses, carte grise normale, beige, allumage électronique, rien à faire + remorque Erka pour transport + pièces. Prix : 2 600 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).



Yamaha 1100 Virago de 1990, pneus batterie neufs, chromes peinture en très bon état, mécanique à prévoir, pièces fournies + RTM, selle à finir. Prix : 500 € ferme. Tél.: 06 62 45 22 94 (dépt. 33).

Annonce Pro



Zundapp Bella de 1954, scooter biplace, à restaurer. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Achats deux-roues

Ducatti 125 Sport ou autres, avec ou sans carte grise, dans l'état. Tél.: 04 66 85 18 08 (dépt. 30).

Motos complètes, ou épaves, Honda XR 125 de 1980-1985, Suzuki 125 DR de 1990, Yamaha DT 125 de 1990, étudie toutes propositions. Tél.: 05 61 67 02 28 (dépt. 09).

Solex 3800 de 1966 : volant magnétique + extracteur + fil de bougie + pompe à essence. Faire offre. Tél.: 06 70 69 70 59 (dépt. 51).

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Alfasud de 1977 : ailes AVG et AVD, phare AVD, feu ARG, calandre, radiateur, disques de freins AV, 1 joint de culasse, Alfasud Sprint 33 1490 cm³ alésage 84. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Alfa Romeo GTV6 de 1982 : feux arrière comme neufs, plus diverses pièces. Prix : 50 €. Tél.: 06 02 11 52 03 (dépt. 38).

Alfa Romeo Gulietta 1300 cabriolet de 1962 : tonneau-cover, bon état. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Alfa Romeo type S 45 : bobine huile bac verre 12v, parfait état de marche. Prix : 35 € port compris. Tél.: 06 98 22 82 21 (dépt. 52).

ALPINE

Alpine A110 de 1971, type 1600S : collecteur 4/2 d'origine + échappement 4/1 et son silencieux + toutes pièces moteur R12G, R16TX, à voir. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A110 de 1971 : 2 jantes alu 10x13 Mad'In, collecteur d'échappement 1600 cm³, disques, étriers, freins, plaquettes AV, doc. techn. carter alu/G. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Alpine A110 V85 : pipe admission neuve. Tél.: 01 48 27 75 90 (dépt. 93).

Alpine A110 : traverses AV/AR, sable métal, 4 jtes tôle 5,5x13 pipe adm ech carbu V85 1300, 2 phares Cibié ø160 état neuf Devil 1600 transv 2 Slicks 20/53/13. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Alpine A310 1600 4 cyl. de 1972/1976 : becquet AR G4 + glace custode AR droite + répétiteurs clignotants d'ailes (Italie) + pneu XVS 250x70R13 AR + rétro int. + plaquettes AV. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 1976/1986 : tubes d'eau inox, partie poutre, + pompe à eau + mécanisme d'embrayage "Verto 235 DBR" + kit embrayage Valeo 235 DBR, complet neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 de 1981/1986 : pneus Michelin TRX M+S 45, hiver 190x55-340 et 220x55-365 + 4 jantes TRX origine, se monte aussi sur Renault 5 turbo. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 de 1981/1986 : rotule + biellette direction, neuf, + 2 ventilateurs occasion, + radiateur chauffage, état neuf + tubes acier ø60 de châssis AV neuf. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine A310 V6 : mano t° huile + éclairage feu AR + sabots d'ailes AR + AB Marchal Starlux 900 + AB Cibié 45 neuf cde rétros élect. + poignée, frein à main + divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Alpine Berlinette 1600 S : lunette AR plexi, bon état. Prix : 180 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Alpine Berlinette : caoutchouc neuf pour ouvrant pare-brise lunette AR, 200 € intérieur porte + guidage vitres, 250 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

AUDI

Audi 100, pompe essence, 30 €. Kit freins 80, 90, 100, 40 €. Kit roulement 80/90, 20 €. Mail : chauquolachau@orange.fr (dépt. 78).

Audi 60, 80, 80 Quattro, 90, 90 Quattro, 100, 100 Quattro, 200, 200 Quattro : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, 135 000 km et 235 000 km environ + carrosserie + accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Audi 90 de 1985 : nombreuses pièces neuves. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Audi A4 de 1998 : volant cuir, état neuf + pièces Y10. Tél.: 04 73 91 50 49 (dépt. 63).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Austin Allegro : pare-brise AV/AR, + capot AR + feux AR. Prix : 120 € le lot. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Austin Cambridge A55 de 1956 : boîte, pont lames de ressort, capot AR, à prendre sur place. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Austin Mini 1000 : moteur, portes, capot, calandre, réservoir, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Austin Mini de 1980 : siège, volant, calandre, pare-chocs chromé avec protections feux vitre arrière + custodes ciel de toit, 2 jantes 10 pouces, envoi possible. Tél.: 06 83 19 30 63 (dépt. 15).

Austin Princess 2000 ML : 2 feux AR. Prix : 50 €. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

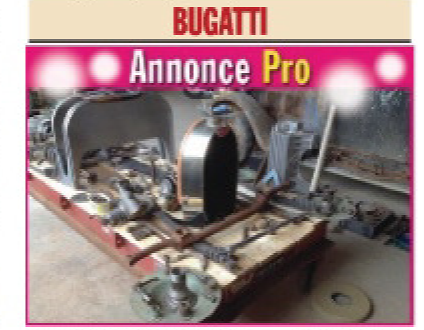
BMW

BMW de 1964 à 1996 : pièces, moteurs boîte, pont 1600, 1800, 2000, 1602, 2002, 2500, 2800, 3,3l, 30 CSi, 633 CSi série 5 E12, E28, E34, M5, M3 et E30, 316, 318i, 320i, 323i, 325i, 325iX, 324D, 324TD. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

BMW E30 E28 de 1976 : plaquettes M3, 30 € CR E30, 20 €. Maître-cylindres E28, 50 €. Pompe essence 525, 528, 630, 728, 730, 30 €. Mail : camber.carbone@orange.fr (dépt. 78).

BUGATTI

Annonce Pro



Bugatti pièces T35 A + carrosserie T30 : lot de pièces dont certaines d'origine avec carrosserie T30, sans papiers, aucune pièce Argentine, liste sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CHENARD ET WALCKER

Chenard et Walcker 9 cv Y7, culasse Ricardo et pompe à eau. Prix : 120 € + port. Tél.: 06 80 10 31 76 (dépt. 10).

CHRYSLER

Chrysler 160 de 1971 : moteur boîte. Chrysler 180 de 1972 : boîte pont, phare, clignotant avant neuf, pochettes de joints, moteur et joints de culasse neuf 160, 180, 2 litres. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

CITROËN

Citroën 2 CV : pièces en 1 seul lot, moteurs, boîte, cardans, ailes, portières, capot, et bien d'autres pièces, années à partir de 1972. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Citroën 2 CV camionnette et DS tous modèles : crochets d'attelage + diverses pièces 2 CV et 3 CV, Panhard. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën 2 CV : moteur 602 avec carter et pipe double corps, 350 €. Diverses pièces carrosserie. Tél.: 06 81 29 56 88 (dépt. 83).

Citroën 2 CV : pochette de joints moteur 375/425. Prix : 40 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Citroën 2 CV 6 : moteur boîte refait à neuf, segment tout joint neuf, allumage élect. testé 1h au banc. Prix : 1 500 € possibilité livraison et montage 2 CV, Méhari, Dyane, Ami. Tél.: 06 41 24 70 86 (dépt. 30).

Citroën 5HP : châssis long et diverses pièces pour 2 CV plusieurs compteurs, réservoirs fer et plastique et serrures et pièces démarreur Ducellier 6202A 381B 6V FEMSA. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën 15-Six 6 cylindres : moteur complet avec boîte de vitesses, très bon état, jamais démonté, date sur le bloc 2-18-1950, boîte 1-16-1050. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën Acadiane de 1983/1986 : galerie de toit + diverses pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 80 26 11 01 (dépt. 28).

Citroën Ami 6 : face avant avec pare-chocs + tube clignotant, porte AV, colonne direction, volant, compteur, essieux AV et AR, jante, toit, vitrage. Tél.: 06 87 10 51 63 (dépt. 60).

Citroën Ami 6 : lot de pièces, compteur, commodo, faisceau, levier de vitesses et autres bricoles. Prix : 30 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 57 (dépt. 53).

Citroën AX de 1991 : pièces montées frein AR 25000, feu détresse, démarreur échange standard, alternateur remis en état, moteur tourne culasse HS. Faire offre. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Citroën B14 : moteur boîte de vitesses, pont tableau de bord. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Citroën BX diesel de 1989 et 1990 pour pièces. Faire offre. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

Citroën C15 de 1985 essence : train arrière complet neuf avec frein et amortisseurs, modèle 3 goujons pour les jantes. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Citroën C15 diesel : pièces. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën C4 Fourgon : 2 roues rayons, 5 trous en 13x45 sablées, traitées Epoxy, noir. Prix : 125 € pièce + port. Tél.: 06 80 10 31 76 (dépt. 02).



Citroën C4 : radiateur bon état, voir photo. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Citroën C6 : culasse vilebrequin couple conique et divers. Prix : 1 400 € + port. Tél.: 06 80 10 31 76 (dépt. 02).

Citroën CX de 1976 : 4 panneaux de portes marron foncé, bon état, 300 €. Jante alu en 14, 50 €. Jante TRX, 70 €. Vis pour jante alu, 4 € pièce, int. chevrons + panneaux, 300 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Citroën CX S1 : 4 portes moteur boîte 2500D 150 000 km, 1 200 € le lot. CX S2 : portes, ailes AV et pièces diverses. Tél.: 06 85 56 64 10 (dépt. 69).

Citroën CX : 2 roues complètes. 1 jante Pilote. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Citroën CX : intérieur tissu VIP, 150 €. Jantes turbo, 50 €. Phare AV, 80 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

Citroën D Super de 1972 : capot AV, ailes AR, radiateur, optiques feux AV AR toit, moteur boîte 5 v pour pièces chromes divers, etc. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Citroën DS iD Berline break : toutes pièces, ou lot important à négocier. Tél.: 06 85 56 64 10 (dépt. 69).

Citroën DS : 1 attelage + 1 roue XAS, + 4 jantes écrou central + poignée Pallas + commutateur commodo + serrure coffre. Lot complet, faire offre. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Citroën DS : boîte mécanique 1er modèle,450 €. Aile AR de 1957 sous apprêt, 120 €. Aile AV avec ouïe de 1958, 150 €. Capot, 150 €. Aile AV de 1963 à 1967, 200 €. PC AR de 1958, 200 € + pièces diverses. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Citroën DS : crochet attelage + Vébasto chauffage + crochet attelage 2 CV camionnette + revues techniques + diverses pièces 2 CV. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën DS : moteur 11 cv complet, 1 boîte 4 vitesses, 1 boîte 5 vitesses + 2 roues avec écrou central, + jantes 5 trous, échange possible contre intérieur DS ou aile, portière. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

PARTICULIERS, POUR VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net

Ventes pièces (suite)

CITROËN

Citroën DS : phares boule LP Cibié et Marchal, état neuf, pot éch. AR 2 cercles phares ø180 neufs. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Citroën HY : boîte de vitesses, commande de boîte, porte droite, tiroir, tableau de bord, pare-brise, jantes, protection Hiver du radiateur. Tél.: 06 87 10 51 63 (dépt. 60).

Citroën Méhari : moteur boîte, cardan, feux, pièces diverses. Prix : 190 € le tout. Tél.: 06 83 05 36 31 (dépt. 74).

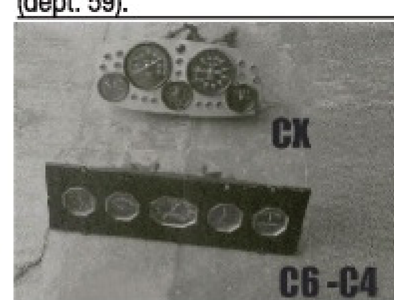
Citroën moteurs CX2000 2200 carbu de 1977, BX 1,4l carbu 5 vitesses, BX 1,6l XMV6 injection AX diesel CX/C25 diesel de 1986. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Citroën portes neuves gauche, Ami 8 break, doc T45, 55, 46, 34-60, RTA GS, pochette joints Visa, LNA, 4 cyl, 13600, 954 cm³, doc 2CV 49-64. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Citroën Rosalie 8, 10 cv : collecteurs échappement, admission réf. RTA M68 M75, 1 autre Citroën B14, bon état. Prix : 150 € l'un, port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).



Citroën SM ou DS : 4 jantes alu Borbet, très bon état. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).



Citroën tableau de bord CX Jaeger, 500 €. Tableau C4, C6, 300 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

Citroën Traction 11 : 1 démarreur révisé, diverses pièces mécaniques, électriques. Tél.: 02 43 68 34 81 (dépt. 53).

Citroën Traction 11 cv : culasse + moteur complet avec boîte jamais démonté 15-Six 6 cylindres du 8/06/1950. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Citroën train AV 2 CV, 20 €. Cache roue 2 CV Camionnette, 50 €. 2 phares rectangulaire 2 CV, 30 € sabot pare-chocs neufs 1 phare CX 30 € combiné éclairage 2 CV H divers 10 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Citroën Xantia XM de 1997 : pièces mécaniques et carrosserie. Tél.: 00 41 795 81 12 60, Suisse.

Citroën XM : capot AV/AR, 100 €. Phare AV/AR, 80 €. Int. cuir noir, 350 €. Pare-chos AV, 100 €. Tél.: 06 62 86 86 07 (dépt. 59).

DAF

DAF 44/55 de 1972, pièces. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

DATSUN

Datsun Cherry 100A de 1977 traction AV moteur + boîte + pont type moteur A10. Prix : 600 €. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

DE DION BOUTON

De Dion Bouton Magnéto Vigtrix type V14 4CL Voltex RB type L06 tourne à gauche. Prix : 200 € avec port. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

EXCELSIOR

Excelsior joints de culasse, essence diesel : 1 cyl, 2 cyl, 3 cyl, 4 cyl, 5 cyl, 6 cyl, 8 cyl. de 1920 à 1988, autos, camions, tracteurs, diverses pochettes, joints moteur. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

FIAT

Fiat 124 Spécial de 1965 : 4 portières, deux capot avant et arrière, rampe éclairage 4 phares, bas prix, couleur verte. Tél.: 06 30 65 29 71 (dépt. 48).

Fiat 500 F : démarreur testé, 50 €. 2 Feux AR + 2 Pare-soleil, +2 poignées de maintien + 4 phares AV, verre en bon état, int. corrodé, + 2 plaques ARC (1 en zamac l'autre plastique. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Fiat 600 : boîte et capot AR. Pour Fiat 500 : moteur et vitres, enjoliveurs de roues pour Panhard 24CT et PL17, épaves avec CG. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

FORD

Ford boîte 4 vitesses, Escort, Taunus et Capri V4 1,7l, Sierra essence 5 vitesses, Sierra diesel 2,3l, Scorpio 2,5l turbo diesel, Transit diesel de 1973. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Ford Capri, Escort, Fiesta, Taunus, Granada, Orion, Sierra, Scorpio : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Ford Vedette de 1950 : 2 antibrouillards avec supports, 2 phares, 2 antibrouillards pour années 53/54, Simca V8 culasses, 2 antibrouillards de calandre. Tél.: 01 34 74 07 45, 13h ou 19h (dépt. 78).

Ford XR3i de 1987 : moteur boîte, portes, hayon, optiques, intérieur, pièces, divers. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

HONDA

Honda Accord de 1980 : moteur complet et bas moteur boîte automatique, trains AV et AR, réservoir, feux et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

HOTCHKISS

Hotchkiss AM2 : moteur BV pour pièces + vilebrequin bielles. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

JAGUAR

Jaguar XJ6 4,2l série 1 : 1 aile AVG, 70 €, 2 portes AVG, 1 AVD, 80 € pièce. 1 porte ARG et ARD, 80 € pièce. 3 tôles sous ailes ARG et ARD, 30 € pièce. 2 charnières, 25 €, 1 malle AR, 100 €. 1 pare-chocs AV, 2 pare-chocs AR, 80/120 € pièce. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

JEEP

Jeep Mutt 151 A1 et A2 pièces neuves et occasion dont 1 caisse A, 300 €. Pièces Toyota BJ 40 de 1978, 2 ponts, 1 boîte transfert et autres pièces Jeep Poncin. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).

LANCIA

Lancia Fluvia : culasse 818140 2239540 joint carburateurs. Tél.: 04 66 85 18 08 (dépt. 30).





LICORNE

Licorne châssis moteur Ballot, pont. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

MASERATI

Maserati bi-turbo de 1984 : lot pièces. Tél.: 06 78 54 20 23 (dépt. 77).

MATHIS

Mathis de 1930 : châssis nu. Faire offre. Tél.: 02 54 49 70 41 (dépt. 36).



Mathis pont court modèle ancien avec ses ressorts long 1,12 long roue à roue 1,280 gros freins à tambours double freinage épaisseur tambour freins 110 ø220. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

MATRA

Matra 530 : lunette arrière. Faire offre. Tél.: 06 70 12 57 59 (dépt. 28).

Matra Bagheera de 1976/1979 : moteur complet, boîte de vitesses, élément de carrosserie, pare-brise, baguette inox et vitrage. Tél.: 06 87 10 51 63 (dépt. 60).

Matra Djet de 1964 : grille alu AV, moteur essuie-glaces, boîte à eau, serrures, freins AV, disques AV, banane AV, doc. technique schémas électriques + divers, cache culbu. alu. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

MERCEDES

Mercedes 190 W201 : portes AV, 50 € chaque. Capot AV, 70 €. Capot AR, avec aileron, 70 €. Calandre avec étoile, 50 €. Feux AR, 20 € pièce. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Mercedes 220 D de 1974 : tableau de bord. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Mercedes 230 de 1978 4 cyl. : boîte automatique 67 000 km, trains AV et AR, pont AR, tableau de bord, Neiman, porte ARD et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 250 TD : 5 jantes alu très bon état, se monte sur VWT4, avec kit écrous antivol + 2 pneus Firestone TS300 195/65/R15 91H, 500 km. Prix : 400 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Mercedes 280 SE de 1976 : culasse complète, pont AR, ailes AVG et D, capots AV et AR, porte AVG et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 290 TD E290 de 1997 : boîte auto révisée, etc. Mail : mygg2001-intel@yahoo.fr (dépt. 64).

Mercedes 300 GD 4x4 de 1983 : toutes pièces mécanique carrosserie roues complètes pompe inj. direction assistée, etc. Pap B transfert. Tél.: 06 12 33 12 72 (dépt. 80).

Mercedes 407 D, 409 D, 309 D de 1980 : boîte de vitesses bon état. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Mercedes boîte de vitesses Danzac Daimler Stuttgard TR type 1082700901 LED n°020677. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Mercedes MB 100 : feux AR, phares, enjoliveurs. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

MG

MG A 1300 : 4 jantes peintes à rayons avec les 4 écrous papillon, bon état. Prix : 500 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

NISSAN

Nissan Sunny de 1986, et Datsun 1984 et 1986 : lot pièces à prendre sur place dont pièces neuves. Mail : mygg2001-intel@yahoo.fr (dépt. 64).

OPEL

Opel Commodore 6 cyl. de 1974, culasse complète, delco, démarreur, alternateur, pompe à eau, servofrein, pont AR, jantes tôle 5x14, carter, moteurs, bielles. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Opel Commodore coupé : pièces, pare-chocs et pare-brise avant arrière, portière gauche, feux arrière, pièces de tableau de bord, capot arrière, chauffage. Prix : 200 € le lot. Tél.: 06 70 12 57 59 (dépt. 28).

Opel Kadett de 1990, essence 1200 moteur complet carbu + boîte de vitesses + cardans + train avant 33 158 km certifiés. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

PANHARD

Panhard pare-chocs PL17 nervurés, baguettes Dyna, PL17, doc. Dyna Z, X, 24. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

PEUGEOT

Peugeot 104 : ailes AV, pare-chocs, calandre, optiques, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Peugeot 104 : pare-chocs en inox AV et AR. Prix : 20 € les deux. Mail : lepicurien64@gmail.com (dépt. 64).

Peugeot 177 : châssis complet, BV, pont, etc. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Peugeot 201 de 1930 : radiateur bon état, démarreur, amortisseurs arrière ext. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Peugeot 203 break : 1 porte arrière. Tél.: 04 66 85 18 08 (dépt. 30).

Peugeot 203 de 1960 : moteur monté sur élévateur. Prix : 450 €. Moteur Peugeot 203 à refaire. Prix : 150 €. Carburateur 203. Prix : 80 €. Tél.: 06 52 05 62 55 (dépt. 06).

Peugeot 203 ou 403 de 1960 : compteur sans montre. Prix : 40 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Peugeot 203 : 2 ponts et BV, 300 € l'unité, 1 moteur 600 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 203 : pièces, câble de compteur, pare-brise en bon état, baguettes ailes AV/ARG, baguettes portières et calandre, Robri ailes ARG. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 204 : 1 calandre plastique, 50 €, 1 pare-chocs inox AR sans caoutchouc, 60 €, 1 pare-chocs AR inox avec caoutchouc 70 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Peugeot 204 : galerie de toit supless pr cornières neuve et galerie à visser, 1 phare nf orig kit chemise pistons nfs. Prix : 150 €. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Peugeot 204 : moteur 90 000 km. Prix : 600 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 205 CTi : deux jantes alu, bon état. Prix : 40 € l'unité. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Ventes pièces (suite)

PEUGEOT

Peugeot 205 D de 1995, moteur + boîte 244 000 km. Prix : 190 €. Tél.: 06 82 19 96 50 (dépt. 36).

Peugeot 205 GL de 1984 : toutes pièces mécaniques et tôleries, moteur essence. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complet. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 : arbre à cames neuf dans boîte d'origine. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Peugeot 301 : une culasse. Prix : 100 € + port. Tél.: 06 80 10 31 76 (dépt. 02).

Peugeot 304 : pipe admission, jantes et roues 304S, feux arrière 304 coupé cabriolet, échange possible pièces 204 cabriolet. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Peugeot 4 jantes alu 14'' avec enjoliveurs, boulons de fixation antivol pour 405, 205, 306, BX. Prix : 120 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Peugeot 403 de 1958 8 cv : pièces, train avant, boîte de vitesses, pont arrière + moteur 203 complet mais bloqué, démarreur, radiateur, etc. Prix : 350 € le tout. Tél.: 06 29 57 27 05 (dépt. 26).

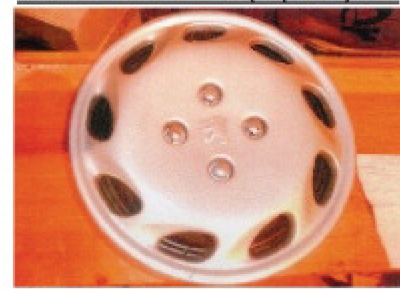
Peugeot 403 : une grille de calandre, 60 €. Un capot 100 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Peugeot 403 : lion de capot. Prix : 45 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Peugeot 403 : nombreuses pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

Peugeot 404 : pompe injection Kugelfischer KF1 ; KF2 + diverses pièces. Tél.: 01 48 27 75 90 (dépt. 93).

Peugeot 405 : 5 jantes, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).



Peugeot 406 de 1996 : 4 jantes acier avec enjoliveurs 15'' neufs en emballage. Valeur en 2014 : 576 €, vendues : 15 €, plus port éventuel. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Peugeot 5 CV : radiateur, dynamo, démarreur, montre compteur, jantes plates, bloc distribution culasse, bloc cylindres, 2 roues avec pneus 12x45 + divers. Tél.: 06 62 18 59 05 (dépt. 81).

Peugeot 504 diesel : démarreur 9 dents. Prix : 70 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Peugeot 504 : 2 jantes alu, environ années 1970 ou plus. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Peugeot amortisseurs Koni neufs arrière Peugeot 404 break, 504 break, 504 Dangel, 304, arrière 1973 à 1977, berline break et cabriolet 305 arrière 1982 à 1985. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Peugeot pochettes joints 204, 304, 305, moteur XL5, SK5, XR5, XR5S, 104, 954 cm³ et XY6B, insignes 104, vitres 204 break, 304 coupé, doc 404, 403, 203, etc. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Peugeot radiateur pour moteur Peugeot D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

PORSCHE

Porsche 356 : porte-bagages montages sur capot mono ou 2 ouïes ventilation, véhicule en garage, parfait état. Prix : 380 € + port. Tél.: 06 82 14 29 58 (dépt. 56).

Porsche 911 3,2l de 1988 : lunette AR, custode G/D, disques AV/AR, étriers AV/AR, cardans G/D, tirants de suspensions, AR, bras de suspension alu G, doc. technique + divers. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Porsche 944 : pièces 8 et 16 soupapes, jantes ø15, culasse, boîtier, débimètre, démarreur, alternateur, boîte de vitesses, trains AV et AR, portes gauche et droite, passage de roue avant droit neuf et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

RENAULT

Renault 4 CV de 1950 : moteur 662 2 complet à restaurer cache culb Ventoux chrome et Gord 2 feux AR scintex ailes ARG ARD saines train AV complet carbu 22iB, galerie de toit. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 4 CV de 1954 : 1 démarreur à tirette Ducellier 6V réf. : 401A. Prix : 60 €. Tél.: 06 31 60 25 47 (dépt. 76).

Renault 4 CV de 1956 : culasse, soupapes rodées avec collecteur éch. adm pour moteur type 662, 2 prêtes à poser. Prix : 70 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault 4 CV, 4L, 404 : galerie, 2 antibrouillards pour 4 CV, Cibié 2 Marchal pour 404 rectangulaire. Tél.: 01 34 74 07 45 (dépt. 78).

Renault 4 CV : 2 portes AVG glaces descendantes. Prix : 80 € pièces, ou 150 € les deux. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault 4 CV : 2 barres de toit LEFO4/type 4 CV complètes comme neuves. Prix : 200 €. Tél.: 06 70 55 51 29 (dépt. 17).

Renault 4 CV : boîte 4 vit. 318 15 3 vit. 314, traverse AR, phare AB orig, pare-chocs AV, Jerrican essence, roue de sec, galerie toit alu Saprar 4/1 Autobleu feux AR Scintex. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 4 CV : caisse nue, très bon état, plus diverses pièces mécanique, électrique, carrosserie. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

Renault 4 CV : capot AR, 1 portière AR droite, pièces diverses. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault 4 CV : capots AV et AR, et pièces pour Dauphine train et boîte. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).



Renault 4 CV : diverses pièces carrosserie et mécanique, capots AV et AR, portes, roues, moyeux moteur, boîtes dynamo démarreur, etc. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Renault 4 CV : lot de pièces, culasse, capot arrière, volant, cache culbuteur + pièces diverses. Tél.: 07 61 31 16 35 (dépt. 61).

Renault 4 CV : train AV complet, 4 tambours rectif, 4/1 Autobleu, moteur complet, carbu 22 Jerrican essence roue de secours état rare, BV 314 3 vitesses 318 4 vitesses, ailes. Tél.: 00 32 494 18 76 17, Belgique.

Renault 4 CV : traverse AR sable métal BV 3V 283 20 can BV 318 15 4V jerican ess tambours AV/AR rectif 1954 galerie toit alu Saprar 4/1 autobleu. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault 4 de 1963 : boîtes de vitesses, 4 vitesses alu et fonte. R5L de 1982, R5 4 vitesses, R5 GT turbo de 1985, R6, R18 TL + diesel, R 25GTX 2,2l. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, portes AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).



Renault 4 F4 : 1 vitre latérale et 1 vitre arrière, serrure avec clé et poignées. Faire offre. Tél.: 06 60 65 10 99, maurice.asselineau@orange.fr (dépt. 36).

Renault 4 Plein air de 1970 : calandre neuve volant brun, transp. PC AV/AR chrome état neufs, 4 enjo. roue, aile AVD + moul. Tél.: 00 32 486 85 98 02, Belgique.

Renault 4 tous modèles de 1974/1992 : pare-brise + lunette et custode AR + bloc compteur + volant + train AV + porte AV/G + grille calandre + allumeur + alternateurs + divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault 5 Alpine turbo de 1983 : 1 pare-chocs avant et diverses pièces détachées. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault 5 Alpine : tête d'allumeur + Rotor, Valeo, Ducellier, moteur 840 neuf, dans sa boîte d'origine. Prix : 30 € port compris. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 53).



Renault 5 jantes bi-métal Targa en 5 pouces et demi entraxe de 3x130, restaurées pour R8 Gordini, Berlinette, Matra jet, proto et autres avec entraxe identique. Prix : 990 €. Tél.: 07 81 47 59 53 (dépt. 77).

Renault 5 turbo 2 de 1984 : 4/1 orig. hayon AR, 2 phares H4 nfs orig Cibié i35 LP blanc et jaune, PC AV, volant orig, becquet AR maxi PAP Gaz nf sup 4P AR orig. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5, Renault 4 de 1980 : moteur + boîte de vitesses 1108 cm³, 90 000 km. Prix : 150 €. Tél.: 06 32 12 91 36 (dépt. 53).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glace, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 6 : ailes AV D + G, intact corrosion + pièces neuves et occasion, optiques, feux, access. Prix : 100 €. Tél.: 06 99 44 05 48 (dépt. 92).

Renault 8 Gordini Alpine A110 ou pour moteur R5 Alpine pipes R8 Gordini 1 jeu de 1100G + pistons chemises 1296 forgés + pièces diverses de R8G. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini de 1967, A110 pour boîte 4 ou 5, rare d'époque 2 autobloquants à disques type ZF + pièces pour montage. Bas prix à saisir. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini de 1970 : hydrovac, étriers AV, gros freins AV, collecteur de filtre à air, disques AV/AR, doc technique, cache culbut. alu/G. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Renault 8 Major de 1963 : traverse sable métal PC AR complet neuf feux AR ailes AVG, AVD, ARG, ARD, 4 jtes tôle 5,5x13, 2 phares ø180 neufs orig. 200 €. Face AR lame cent PC AV. Tél.: 00 32 476 23 58 97, Belgique.

PARTICULIERS POUR VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net







Renault 8 S de 1969 : traverse BV renf. ailes AVG, AVD, ARG, ARD, phares Cibié, état neuf ø180, lame centr PC AR, feux AR, 4 jtes 5,5x13n sablées mét. cercles phares centr. Tél.: 00 32 476 23 58 97 - Belgique

Renault 8, 10 ou autres : bloc moteur, 50 € + 2 arbres de roue R8, R10, 60 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault 9 GTS de 1984 : pièces, au détail ou en lot, 86 000 km origine, à prendre sur place. Mail : mygg2001-intel@yahoo.fr (dépt. 64).

Renault 10 phase 2 : jupe AR neuve. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Renault 12 TL complète + pièce sans CG, à refaire ou pour pièces. Prix : 500 €. Tél.: 06 41 20 72 48 (dépt. 84).

Renault 12 : porte AVD, pare-chocs AV, cardans, réservoir. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 15-16 de 1973 : allumeurs révisés, type 307 D60 = R 258 D60 + A 65-66 + bloc R16 TX + pistons chemises, bielles vilos + culasse R16 TS et R18T + 4 bielles. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 16 TS : tableau de bord. Prix : 120 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Renault 16 : boîte, culasse, radiateur, démarreur Delco. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 18 GTS : capot AV/AR, 4 portières, moteur 1600 TS, boîte 5, pare-brise AV/AR. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Renault 19 16S de 1992 : 3 portes + bas de caisse, + mécanisme essuie-glaces + moyeux/fusées + réservoir + chauffage + direction assistée + pédalier. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault 20 : calandre, optiques, radiateur, compteur, le tout bon état. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).



Renault Alpine : bougies Marchal H33RG compétition ; 345 : Champion N 60R N62R, N57R : tête Rotor rupteur condensateur Ducellier origine A110 1300/1600 R12G. Tél.: 01 47 27 75 90 (dépt. 95).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avec de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault bagues étanchéité anti-fuites sortie différentiel pour BV Renault 5 Turbo et Alpine Type UN, 369, 364 et 365. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Renault boîte 3 vitesses avec trompettes + cardans type 314 pour Dauphine. Prix : 70 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault Clio 1,9l D : radiateur échange standard, phares AV, feux AR, clignotants, calandre. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio de 1994 : moteur 1,9l diesel refait à neuf, pompe injection révisée, 2 étriers + 2 disques ventilés neufs, démarreur neuf, alternateur, 2 rétros extérieurs. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 02).

Renault Dauphine : boîte 3 vitesses type 325-20, modèle 1094/1095. Prix : 110 €. Boîte Dauphine 3 vitesses type 314-20. Prix : 90 €. 2 culasses 4 CV-Dauphine. Prix : 150 € les deux. Le tout : 290 €. Tél.: 06 22 74 39 20 (dépt. 76).

Renault doc atelier Fregate, 4 CV, Floride, 1000 kg, Galion, Dauphine, jts moteur R14, doc Alpine A110, A310, 5GT turbo, rotules R20, 15, 12. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Renault Floride Caravelle : arceau de capote, portes, capots, vitres, attache, hard-top, moteur, + divers. Tél.: 06 85 71 47 10 ou 02 96 22 77 75 (dépt. 22).

Renault Fuego turbo de 1984 : turbo Garrett 160 €, hayon 165 €, disques freins AV et AR, mâchoires freins neuves, 2 pneus, triangles inf, 1 jante GTS alu, moteurs essuie phares, MR29 MR218, 219, 246, 292, RTA R18 t. Fuego. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

Renault KZ de 1926 : pièces, châssis nu, essieu avant, pont arrière, radiateur capot. Tél.: 02 54 49 70 41 (dépt. 36).

Renault Laguna 18RN phase 1 de 1997 : serrure porte avant droite avec clé. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

Renault lot de 50 pièces R4 variées. Pour R20 : 4 plaquettes Bendix 980677RO + démarreur + 1 trappe réservoir + poignée int, 30 € le lot. Prix : 50 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Renault moteurs très bon état, R6 TL 1108 cm³, R4 F6 1108 cm³, Estafette 1289 cm³, R14 TL de 1981, R5L 845 cm³ de 1982, R9 TC, R9 GTS de 1982, R18 diesel, Clio 1,4 L, 1,7 L, 1,8 L, R20 TX 2,2 L de 1983, Scenic 1,9 l DTi. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Renault Rodeo 5 1981/1986 : capot avec charnière + ailes AR + volant + train AV + crémaillère + manuel de bord + poster (102x0,66) + diverses pièces mécanique + divers. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault Safrane 2,5l turbo de 1993, Sofim, monté Safra Chroma Lancia Master 14 000 altern. carle pass vites servo frein maître cylindre Safrane, jantes alu 15 5 tr. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Renault Super 5 de 1986, 3 portes : siège conducteur bon état et Neiman avec clé. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

Renault Super 5 : toutes pièces carrosserie mécanique des années 83/84/85. Prix intérressant. Tél.: 06 78 05 57 82, soir (dépt. 70).

Renault Super 5 : aile AV gauche et droite, en très bon état, 20 € chaque. Pare-chocs AV et AR en bon état, 15 € l'un. Mail : lepicurien 64@gmail.com (dépt. 64).



Renault Super 5 : portières AV et AR en bon état sans rouille. Prix : 25 € AV, 20 € AR. Capot, 30 €. Alternateur, 30 €. Démarreur, 30 €. Mail : lepicurien64@gmail.com (dépt. 64).

ROVER

Rover 2200 TE : pièces, feux, boîte de vitesses. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 72).



COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS

Le sommaire détaillé des articles parus jusqu'au N° 209 est téléchargeable sur notre site http://gazoline.net

ALFA ROMEO

- **Alfa Romeo 164 Twin Spark** : Vraie ou fausse Alfa ? - *Youngtimer* - **N° 251.**
- **Alfa Romeo 2000 GT Veloce** : Le temps de la maturité - *Talon-pointe* - **N° 249.**
- **Alfa Romeo 2600 Studionove** : Rends-moi mon scudetto ! - *Hors-série* - **N° 257.**
- **Alfa Romeo Alfetta 2000** : Le charme latin - *Coups de cœur* - **N° 256.**
- **Alfa Romeo Giulia Ti Super** : Plus torpille que famille - *Talon-pointe* - **N° 258.**
- **Alfa Romeo Giulietta Sprint (Les choses de la vie)** : L'icône que l'on ignorait - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Alfa Romeo Saviem A15N** : Un Français à Naples - *Utilitaires* - **N° 250.**

AUDI

- **Audi 100 Coupé S** : La Dino du "pauvre" - *Coups de cœur* - **N° 250.**

AUSTIN

- **Austin Montego** : Plus de raison que de passion - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Austin-Healey Sprite MK 1 [2]** : Les copains d'abord - *Restauration* - **N° 250.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [3]** : Chirurgie réparatrice - *Restauration* - **N° 252.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [4]** : Avant, apprêt - *Restauration* - **N° 255.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [5]** : Pleins phares sur le capot - *Restauration* - **N° 258.**
- **Autobianchi A112 Giovani** : Le buggy autrement - *Hors-série* - **N° 256.**
- **Autobianchi Bianchina Eden Roc** : Pocket cab' - *Coups de cœur* - **N° 257.**
- **Bizzarrini 5300 GT Strada** : Déclaration d'indépendance - *Hors-série* - **N° 258.**

BMW

- **BMW 2000** : L'identité retrouvée - *Redécouverte* - **N° 254.**
- **BMW 520i e12** : Chasseuse d'étoile - *Coups de cœur* - **N° 256.**
- **BMW M3 e30** : Du sport, du vrai - *Coups de cœur* - **N° 255.**

BOND

- Les Bond sont éternelles ! - *Etude* - **N° 253.**

CHRYSLER

- **Chrysler 2 Litres Automatic** : C'est loin, l'Europe ? - *Coups de cœur* - **N° 256.**

CITROËN

- **Citroën 2 CV AZL 1959** : Oh ! La belle bleue - *A la loupe* - **N° 258.**
- **Citroën 2 CVA, AZ, AZL et AZLP** : Sans toit ni émoi - *Coups de cœur* - **N° 254.**
- **Citroën Ami 8** : Copie corrigée - *Coups de cœur* - **N° 249.**
- **Citroën Ami 8 Confort** : Cocasse, la rainette ! - *Redécouverte* - **N° 250.**
- **Citroën CX 2400 GTi** : Des chevrons et des chevaux - *Redécouverte* - **N° 249.**
- **Citroën DS 19 (Fantômas se déchaîne)** : A tire-d'aile - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Citroën HY Bétaillère** : Des chevrons et des ânes - *Restauration* - **N° 251.**
- **Citroën Méhari** : Antidote à la morosité - *Coups de cœur* - **N° 257.**
- **Citroën Méhari 1972** : Une première réussie - **N° 254.**

DAF

- **Daf 55, 66** : L'autobylette - *Coups de cœur* - **N° 249.**

DATSUN

- **Datsun 260 Z** : Un Z qui veut dire Fairlady - *Coups de cœur* - **N° 252.**

DELOREAN

- **DeLorean DMC-12 (Retour vers le futur)** : Elle n'a pas eu le temps - *Coups de cœur* - **N° 258.**

DENZEL

- **Les automobiles Denzel au Portugal** : Une histoire de succès - *Histoire* - **N° 255.**

DIATTO

- **Panhard Tipo 20A Torpédo** : La triste vie d'une bourgeoise - *Vintage* - **N° 257.**

FACEL-VEGA

- **Facel-Vega Facel III 1964** : La deuxième vie de Facel-Vega - *A la loupe* - **N° 249.**

FIAT

- **Fiat** : 18 juin 1970 : Agnelli en visite à Togliattigrad - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 256.**
- **Fiat** : 4 mai 1966 : Fiat au pays des Soviets - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 255.**
- **Fiat 128 Sport 1100** : Coupé décalé - *Redécouverte* - **N° 250.**
- **Fiat 1300 Familiare** : L'utilité et le charme - *Break* - **N° 251.**
- **Fiat 1500 L** : L'Ariane à l'italienne - *Redécouverte* - **N° 253.**
- **Fiat 500 [1]** : Rénovation d'un ensemble moteur-boîte de Fiat 500 - *Restauration* - **N° 251.**
- **Fiat 500 [2]** : Démontage de la boîte de vitesses [1] - *Restauration* - **N° 252.**
- **Fiat 500 [3]** : Démontage de la boîte de vitesses [2] - *Restauration* - **N° 253.**
- **Fiat 500 [4]** : Démontage et autopsie du différentiel - *Restauration* - **N° 254.**
- **Fiat 500 [5]** : Autopsie de la boîte de vitesses - *Restauration* - **N° 255.**
- **Fiat 500 [6]** : Remontage du différentiel - *Restauration* - **N° 256.**
- **Fiat 500 [7]** : Remontage de la boîte de vitesses [1] - **N° 257.**
- **Fiat 500 [8]** : Remontage de la boîte de vitesses [2] - *Restauration* - **N° 258.**
- **Fiat 600 D Multipla** : Le monospace, c'est moi ! - *Redécouverte* - **N° 255.**
- **Fiat 850 Camioncino Fissore** : Concentré d'utilité - *Utilitaires* - **N° 249.**
- **Les usines Fiat [1]** : A l'aube du rêve industriel - *Saga* - **N° 254.**
- **Les usines Fiat [2]** : Les années du miracle économique - *Saga* - **N° 255.**
- **Les usines Fiat [3]** : De Turin à l'Italie du Sud - *Saga* - **N° 256.**

FORD

- **Ford Capri I et II V6** : Poney cars - *Coups de cœur* - **N° 250.**
- **Ford Mustang GT 390 (Bullitt)** : Quand Steve lâche la bride - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Ford Sierra RS Cosworth** : Le souffle du turbo - *Coups de cœur* - **N° 255.**

GLAS

- **Glas 2600 V8** : Haute couture - *Restauration* - **N° 252.**

GOGGOMOBIL

- **Goggomobil TS 250 [1]** : Mini-auto, maxi-travaux - *Restauration* - **N° 254.**
- **Goggomobil TS 250 [2]** : Chirurgie faciale - **N° 257.**

HONDA

- **Honda Civic CRX 1.6i-16** : La course, pas les courses - *Coups de cœur* - **N° 252.**
- **Honda S800** : Le péril jeune - *Coups de cœur* - **N° 252.**

INNOCENTI

- **Innocenti Lambro 550 V** : Le sens de l'économie - *Utilitaires* - **N° 254.**
- **Innocenti Small 990 SE** : Goodbye England - *Redécouverte* - **N° 253.**

JAGUAR

- **Jaguar Type C** : Guy Berthomier : Le 13 ne sera pas au départ - **N° 253.**

LA JAMAIS CONTENTE

- **La Jamais Contente (réplique Debout)** : 100 conteste - *Talon-pointe* - **N° 249.**

LANCIA

- **Lancia 2000 HF Coupé** : La grande illusion - *Redécouverte* - **N° 252.**
- **Lancia Aurelia B20** : Modestes débuts à Boavista - *Histoire* - **N° 251.**
- **Lancia Aurelia B24 Convertibile** : La belle fanfaronne - *Redécouverte* - **N° 255.**
- **Lancia Beta 1800** : Une nouvelle aventure commence - *Redécouverte* - **N° 256.**
- **Lancia D20** : Le prélude à de plus grandes ambitions - *Histoire* - **N° 256.**
- **Lancia Delta HF Integrale 16V** : La championne - *Coups de cœur* - **N° 255.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S** : Retour vers le futur - *Restauration* - **N° 253.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [1]** : terriblement élégante - **N° 250.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [2]** : Démontage [1] - *Restauration* - **N° 251.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [3]** : Démontage [2] - *Restauration* - **N° 252.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [4]** : Démontage [3] - *Restauration* - **N° 253.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [5]** : Séparation de la caisse et de l'unit avant [1] - *Restauration* - **N° 254.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [6]** : Séparation de la caisse et de l'unit avant [2] - *Restauration* - **N° 255.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [7]** : Démontage environnement moteur [1] - *Restauration* - **N° 256.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [8]** : Démontage environnement moteur [2] - *Restauration* - **N° 257.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [9]** : Démontage carrosserie [1] - *Restauration* - **N° 258.**

MATRA

- **Matra Bagheera Courrèges** : Elle ne fait pas sans blanc - *Talon-pointe* - **N° 255.**

MAZDA

- **Mazda 323 GT-R** : Petite mais costaud - *Coups de cœur* - **N° 255.**
- **Mazda MX-3 V6** : Le V6 de poche - *Coups de cœur* - **N° 252.**

MERCEDES

- **Mercedes 250 et 280 C/CE W114** : Coupés raffinés - *Coups de cœur* - **N° 250.**
- **Mercedes W123 200 D à 240 D** : La bonne étoile - *Coups de cœur* - **N° 249.**

MESSERSCHMITT

- **Messerschmitt KR 200** : L'aquarium mobile - *A la loupe* - **N° 252.**

MINI

- **Mini Moke** : La petite frimeuse - *Coups de cœur* - **N° 257.**

MORETTI

- **Moretti 750 Tour du Monde** : Une toute petite bourgeoise - *Redécouverte* - **N° 252.**

OPEL

- **Opel Ascona S** : Traction avant, malle arrière - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Opel Commodore B GS et GS/E** : Des chevaux élégants - *Coups de cœur* - **N° 250.**
- **Opel Rekord quatre portes 1960** : Un air d'Amérique - *A la loupe* - **N° 257.**

PANHARD

- **Panhard Dyna X Cabriolet** : Quel panard ! - *Redécouverte* - **N° 257.**
- **Panhard Dyna X Découvrable** : La sophistiquée - *Coups de cœur* - **N° 254.**

PEUGEOT

- **Peugeot** : 4 juillet 1957 : passer son Tour - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 257.**
- **Peugeot 203 Découvrable** : Un petit bout d'Amérique - *Coups de cœur* - **N° 254.**
- **Peugeot 203 Faux Cabriolet Luxe** : Coupé corrigé - *Redécouverte* - **N° 256.**
- **Peugeot 204 [19]** : Montage moteur [4] - *Restauration* - **N° 249.**
- **Peugeot 204 [20]** : Montage moteur [5] - *Restauration* - **N° 250.**
- **Peugeot 204 Grand Luxe** : En avant Sochaux ! - *Redécouverte* - **N° 251.**
- **Peugeot 305** : Une discrète réussite - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Peugeot 505 SR** : Le nouveau style 2 Litres - *Coups de cœur* - **N° 256.**
- **Peugeot 604 GTi** : La force tranquille - *Redécouverte* - **N° 255.**

RENAULT

- Renault à Marseille : une affaire qui roule - *Histoire* - **N° 249.**
- **Renault** : 19 janvier 1985 : Renault change de patron - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 251.**
- **Renault** : 22 avril 1966 : nouveau front à l'est - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 254.**
- **Renault** : 28 novembre 1929 : voyage vers le futur - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 249.**
- **Renault** : 31 mars 1960 : Monsieur K. chez Renault - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 253.**
- **Renault** : 8 février 1984 : l'espoir du haut de gamme - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 252.**
- **Renault 12 Gordini** : Orange pressée - *Talon-pointe* - **N° 253.**
- **Renault 16** : Un air de jamais vu - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 20 TS** : Le tapis roulant - *Coups de cœur* - **N° 256.**
- **Renault 4** : Nom de code X-45 : La Renault 4 du futur - *Projets secrets* - **N° 257.**
- **Renault 4** : Soci - auto - logie - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 4 CV Décapotable** : Les chevaux au vent - *Coups de cœur* - **N° 254.**
- **Renault 4 Découvrable** : Huit ans pour passer du rêve à la réalité - *Restauration* - **N° 258.**
- **Renault 4 Plein Air** : Une Quatrelle dans le vent - *Coups de cœur* - **N° 257.**
- **Renault 5** : Elle est sensationnelle - *Généalogie* - **N° 258.**
- **Renault 5** : Superstar ! - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault 5 GTL** : Tout le monde aime la 5 - *Coups de cœur* - **N° 249.**
- **Renault 8 Gordini (Ne nous fâchons pas)** : La folle cabriole - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Renault 9** : De l'air neuf pour la planète - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Renault Espace Série 1** : Le futur en mouvement - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault Monasix RY2 Luxe** : Symphonie en 6 mineur - *Vintage* - **N° 252.**
- **Renault Twingo Série 1** : De toutes les couleurs - *Coups de cœur* - **N° 251.**
- **Renault Type EK** : Le French coin-coin - *Vétéran* - **N° 254.**

RISPAL

- **Rispal 4 CV Spéciale** : Brillante barquette alu - *Talon-pointe* - **N° 256.**

ROVIN

- **Rovin D4** : Joujou extra ! - *Redécouverte* - **N° 251.**

SAAB

- **Saab 93F 1959** : L'originalité scandinave - *A la loupe* - **N° 251.**

SIATA

- **Siata Spring** : Pour prendre des couleurs - *Coups de cœur* - **N° 257.**

SIMCA

- **Simca** : 17 décembre 1959 : désastre à Poissy - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 250.**
- **Simca 1000** : De l'élégance et du caractère - *Redécouverte* - **N° 252.**
- **Simca Rallye 3 1978 [10]** : Un pro du pot - *Restauration* - **N° 251.**
- **Simca Rallye 3 1978 [11]** : Une pompe à feu ! - *Restauration* - **N° 253.**
- **Simca Rallye 3 1978 [12]** : si on faisait la culbuterie ? - *Restauration* - **N° 256.**
- **Simca Rallye 3 1978 [9]** : Ça gaze pour le couple - *Restauration* - **N° 249.**
- **Simca Six** : La souris des villes - *Coups de cœur* - **N° 254.**

TALBOT

- **Talbot DC 10 HP Berline** : La 9 chevaux qui en valait 15 - *Vintage* - **N° 250.**
- **Talbot Samba rallye** : Petite Teigne Surdouée - *Talon-pointe* - **N° 254.**
- **Talbot Solara** : La malle aimée - *Coups de cœur* - **N° 249.**

TOYOTA

- **Toyota Celica Turbo 4WD** : Wasabi bio ! - *Coups de cœur* - **N° 255.**
- **Toyota Corolla GT AE86** : la drifteuse - *Coups de cœur* - **N° 252.**

TRIUMPH

- **Triumph Herald et Vitesse** : Les reines du Meccano - *Etude* - **N° 250.**
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [46]** : Remontage [4] - *Restauration* - **N° 249.**

UMAP

- **UMAP 425 SM** : Une Deuche ruti... "lente" - *Hors-série* - **N° 253.**

VOLKSWAGEN

- **Volkswagen 1302 L** : New Beetle - *Redécouverte* - **N° 257.**
- **Volkswagen Jetta Mk 1** : La Golf à coffre - *Coups de cœur* - **N° 253.**
- **Volkswagen Scirroco GLi** : Pour leur mettre un vent - *Coups de cœur* - **N° 250.**

ETUDE

- Petits utilitaires stars : la guerre des trois n'aura pas lieu - **N° 258.**

FICHES PRATIQUES

- **Electricité** : Brancher un ventilateur électrique d'appoint [2]. Fiche 176 - **N° 249.**
- **Entretien** : Bien nettoyer sa voiture ancienne [1]. Fiche 185 - **N° 258.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [1]. Fiche 178 - **N° 251.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [2]. Fiche 179 - **N° 252.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [3]. Fiche 180 - **N° 253.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [4]. Fiche 181 - **N° 254.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [5]. Fiche 182 - **N° 255.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [6]. Fiche 183 - **N° 256.**
- **Environnement moteur** : Réfection d'un carburateur horizontal Solex 35 PHH [7]. Fiche 184 - **N° 257.**
- **Trains roulants** : Prérégler son parallélisme. Fiche 177 - **N° 250.**

ITINÉRAIRE BIS

- L'appel de phares du Finistère - **N° 256.**
- **Gers** : Adoptez la Gers attitude - **N° 258.**
- **La Saône-et-Loire** : La balade à remonter le temps - **N° 257.**

ROUTES MYTHIQUES

- **La Highway 40 [USA]** : Tout droit vers les grands espaces - **N° 258.**
- **La Highway 50 [USA]** : L'appel du désert du Nevada - **N° 250.**

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	51	52	53	55	56	57	58	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137
138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	150	151	156	157	160	161	162	163	164	165	166
167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	187	188	189
190	191	192	193	194	195	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212
213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234
235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256
257	258																				

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de HB Publications. soit .... x 5 € = ...€

Délai de livraison : 12 jours ouvrables

Ventes pièces (suite)

ROVER

Rover 6 cylindres, complet, pour pièces. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

ROSENGART

Rosengart LRL N2 environ 1935 2 ailes avant, 2 ailes arrière, capot ext. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

SALMSON

Salmson S4 61 : moteur complet, BV 4 vitesses. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Salmson S4 E complet pont neuf 11x47. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

SIMCA

Simca 1000 Rallye 1 : 2 sièges baquet origine, état neufs, 2 phares LP Ducellier + caches 2 phares Marchal blancs ø110 + cache. Tél.: 00 32 476 23 58 97

Simca 1000 Rallye 2 : diverses pièces. Tél.: 06 84 80 12 66 (dépt. 42).

Simca 1000 : 1 porte avant gauche. Prix : 40 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Simca 1000 : pare-chocs chromé R1, R2, neuf, avant 230 €, arrière 200 €. Aile ARG neuve, 250 €. Ailes AV/AR neuves, portes AV/AR occas, 150 € pièce. Feu ARD noir neuf, 70 €. Capot neuf, 250 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Simca 1301 SP : 1 aile avant droite. Prix : 60 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

Simca 5 : toutes pièces, ailes, porte D et G, capot, bon état, châssis, moteur, arbre, train AV, pont, tambour, roue, volet aération, phare, etc. Tél.: 06 16 80 18 85, laisser messages (dépt. 84).

Simca 8 1200 : 4 portes avec vitrerie et serrures, 200 €. 1 calandre, 100 €. 1 malle et 2 ailes AR, 200 €. 2 jantes sablées à alvéoles, 200 €. Enjoliveurs alu, 30 € pièce. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Simca Ariane 4 : pare-brise avant et arrière, feux arrière, déflecteur AVG en lot ou en détail. Tél.: 06 70 12 57 59 (dépt. 28).

Simca Aronde, Ariane : clignotant AV tout mod. neuf. Plafonnier Simca, Ariane, Chambord, P60, et levier de commande de plafonnier neuf, monogramme Ariane doré. Tél.: 06 68 07 12 66 (dépt. 64).

Simca Horizon GLS de 1981, tournante, manque échappement. Prix : 500 €. Tél.: 06 85 56 64 10 (dépt. 69).

Simca jupe AR P60, 90A, capot P60, pompe à eau 1100, 1301 S, pièces Horizon, Solara, porte AV 1100 Ti, couvre calandre 1301, doct atelier Simca. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Simca P60 (deux), moteur Flach intérieur HS, sans CG. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 41 20 72 48 (dépt. 84).

Simca P60 Étoile 6 de 1962, CG, en pièces détachées, pour restaurateur confirmé. Prix : 800 €. Tél.: 06 86 68 70 06 (dépt. 34).

Simca P60 : pièces, tableau de bord, capot, volant avec colonne, boîte de vitesses, feux arrière, radiateur, siège, Bakélite vitres, pièces détachées en lot ou en détail. Tél.: 06 70 12 57 59 (dépt. 28).

Simca P60 : pont AR complet, train avant, pare-brise, vitre AR, poignée de porte, enjoliveur, compteur, jante. Tél.: 06 87 10 51 63 (dépt. 60).

Simca Rancho : attelage, très bon état, 80 €. Neiman, 40 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Simca Versailles monogramme de capot 55, 56 doré sur fond rouge neuf. Veilleuse d'aile AV pour Versailles, Regence, Ariane, 45 € la paire, pièces neuves. Tél.: 06 68 07 12 66 (dépt. 64).

SKODA

Skoda Felicia de 1995, essence : moteur 1300 cc, au détail ou en lot à prendre sur place. Mail : mygg2001-intel@yahoo.fr (dépt. 64).

TALBOT

Talbot Horizon : 4 portes + capot hayon, 100 €. 1 porte ARD neuve, 80 €. Tél.: 06 03 40 88 19 (dépt. 18).

TOYOTA

Toyota HDJ80 de 1992 : lot de pièces, capot, démarreur, alternateur, pompe à vide et de direction, 5 jantes alu 81/2 151, radiateur et autre. Prix : 1 500 € le tout. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).

TRIUMPH

Triumph Spitfire MK4 : pare-brise, train AR, crémaillère, porte gauche, pièces, divers. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Coccinelle ancien modèle : pare-brise. Tél.: 04 66 85 18 08 (dépt. 30).

Volkswagen Combi de 1970 : pièces, 1,6l Flat four essence bloc moteur embiel. complet + culasses sans plomb neuves + cyl. pist. neufs, pare-brise attelage divers. Tél.: 07 85 99 89 17 ou 05 61 67 02 28 (dépt. 09).

Volkswagen Golf GTi 2 portes de 1980 : lève-vitre manuel. Prix : 50 € pièce. Mail : mygg2001-intel@yahoo.fr (dépt. 64).

VOLVO

Volvo 122 : jantes, collecteur échappement + admission, calandre 67 neuf, vitrage, berceau AV, pompe essence, tambours, disques, cerclo volant, sellerie. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 140 : enjoliveurs jante, Neiman, maître-cyliindre frein + 2 étriers neufs, 2 SU HS6 + 2 HIF reconditionnés à neuf, 2 Solex 40 ADDHE, très bon état, moteur B18B occasion bon état. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : boîtier injection + faisceau, portes, collecteur adm. + échappement, butoirs AR neuf, Neiman, radiateur chauff, rétroviseurs ext, jantes. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 1800 ES de 1973 : vitrage complet + chromes, console centrale, poignées int. + ext, manivelles lève-glaces, compteurs, réservoir, feux AR, pare-chocs, Servo F. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 240 break : démarreur, alternateur, portes, jantes alu 242 GT, jantes tôles + enjoliveurs, accessoires moteur B200E + 230E, centre pont, instrument TB. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 340 : optiques, radiateur, rétro ext, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV/AR + joints, tambours, fusées, triangles, boîtier direction, arbre transmission, poignées. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo 544 : aile ARD, capot, malle AR, radiateur chauff, ventilateur chauff, mécanisme essuie glace, enjoliveur pare-brise + lunette AR, réservoir. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo break 740/850/V70 : ailes AV, vitres, hayon AR, capot, moteur lève-vitre, essuie-glace AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15+ 16, volants, boîte 5 diesel. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo P1800 de 1965 : compteur température capillaire neuf, compte-tours neuf, vitrage, portes, radiateur chauff, pont, poignées int. + ext, jantes, crémaillère. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo P1800 de 1965 : rétro int, refroidissement huile, crémaillères vitre, déflecteurs, volant, tous les compteurs, bas tableau de bord, prise air chromée, jante. Tél.: 06 14 16 31 73 (dépt. 51).

Volvo pompe essence 240, 340, 360, 740, 25 €. Kit de freins 340, 343, 344, 40 €. CR, 20 €. Plaquettes 850, 15 €. Mail : goudfaser @gmail.com (dépt. 78).

DIVERS

Accessoires cric à vis, 500 kg + pompe à air Gergovia pour lot de bord, 30 €, le lot. Cric hydraulique 6 tonnes Gergovia, complet 30 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Accessoires lot de trois papillons chromés de roues à rayon 1 left, 2 right. Prix : 100 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Capots en bon état : Jeep, CJ5, Alfa Romeo, Range Rover, Classic, Rancho, Toyota BJ73, HDJ80, Jeep Mutt. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).

Carburateurs lot 10 € pièce. Lot allumeurs de 1930-1960, 10 € pièce. Lot tête allumeur 3 € pièce. Lot verre de phares, 5 € pièce. Lot feu rouge 3 € optique phare. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Carburateurs plusieurs de 22 à 34 Solex, plus carbu Weber 30 iBA 36 DCNVH 5/101/36 iD F 44 AOK vertical Golf 1 et Honda Civic tous très bon état. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Ecusson «F» sur carte de France, alu poli, épaisseur 3 mm, hauteur 120 mm, convient auto 1950. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Electricité Magnétos, divers modèles, bon état. Faire offre. Tél.: 03 20 79 42 46 (dépt. 59).

Electricité Magnetos : 1 Boch DU4 complète, 80 €. 1 SEM E2R35 manque bouchon, 40 €. 1 SEV N1A incomplète, 20 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Klaxon à manivelle Le Couacophone, très bon état. Prix : 300 €. Tél.: 02 37 35 43 72 (dépt. 28).

Moteur Alfa 580 boîte, moteur Iveco 35 8 boîte, pièces R4, pièces 2087. Bon état. Prix correct. Tél.: 03 22 31 48 02 (dépt. 88).

Moteur PRV V6 turbo. Prix : 750 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Ventes pièces (suite)

DIVERS



Moteurs Millot L3, 350 €. Bernard W110, W112, 50 €. 1 petit. 2 Briggs et Stratton fonte de 1940, 150 € (2). 1 pompe 220v, 40 €. 1 motopompe Sidex moteur R8 810 74h de fonction 30m3, 250 €. 1 motobineuse Stafor 60 €. Motofaucheuse Giralda (2) 60 € + 2 autres. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Optiques 2 phares Magondeaux ø25, 2 phares Strilux Marchal ø25, 2 phares Peugeot 302 ou 402, 2 phares Renault Dauphine. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Optiques phare antibrouillard Cibié, année 1950, ø130, bon état. Prix : 50 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Pneumatiques 2 Hutchinson radial 590.13, 2 dessins neige 560.14. Pneus neufs. Prix : 40 € la paire. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Pneumatiques 2 pneus 145-80-13 M+S Blakstar 1 500 km environ, montés sur jantes C15 ou 205, à prendre sur place. Prix : 120 €. Tél.: 03 86 58 69 04, après 20h ou message (dépt. 58).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 +un 185x400. 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Pneumatiques 4 jantes à rayons peintes 15CHXW726 pour Morgan + 4 AC AM. Prix : 360 €. Tél.: 06 24 47 65 16 (dépt. 37).

Pneumatiques Flaken 205 60 13, usure 15%. Tél.: 03 44 24 32 25 (dépt. 60).

Pneumatiques pneu neuf GMC 34x7x7,50/20 MS Uniroyal + démarreur-carburateur Delco. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Pneumatiques pneu neuf Michelin Pilote 135x380 + pneu neuf Dunlop 5.60x14 + Dunlop 30x5 corde renforcée + Michelin 19x400 Pilote. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques roue complète neuve 145 305 145x12 Michelin X pour caravane. Prix : 80 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).



Pneumatiques roues 2 Pilote pour Traction 165x400, 5 pneus 115x400, 4 pneus 125x380, 4 jantes Traction tôle, 1 jerrican secours pour 4 CV, 1 Notek allemand. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).



Pompe Bosch made in Germany, 42210374 VA4/9H2200 CL 163 Basis 0460394009 marque 51 pompe gasoil avec ses godets en verre. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Pompe Rotodiesel type MA 300 D PAB 3449 F012 MD8 SFA n°268753 JR France Cav. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Radiateurs 5 CV Citroën 5 CV Peugeot, Peugeot 177, Citroën B12 et type A, pare-brises Ford T de 1918, Triumph Spitfire 5 CV Peugeot, Renault NN et MT + Grégoire de 1914. Tél.: 06 62 18 59 05 (dépt. 81).



Treuil genre Warn récent TBÉ avec guide 6 t. 12v, 220 €. 2 porte-bagages cabriolet, 120 €. Pour 2 CV neuf, 2 pneus 125x380,5 AA5x400. 2 planchers + 2 brancards 2 CV, 180 €. 2 pare-buffles AV/AR, 120 €. 2 jantes Pilote Traction, 200 €. 3 jantes Targa tôle 155x13. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

800 bougies neuves, plaquettes de feins, filtres à air, huile Go, cylindres de roues, maître-cylindre, émetteurs récepteur d'embrayage, disques de freins + autres pièces. Tél.: 04 74 67 52 04 (dépt. 69).

BMW 316 i, Peugeot 106, Citroën Saxo, Renault Super 5 : diverses pièces. Tél.: 06 77 57 68 78 (dépt. 57).

Cause retraite, diverses pièces anciennes, diverses culasses, PSA révisées. Moteur Peugeot 205 GTi 105 révisé. Divers radiateurs, échappements, joints de culasses. Tél.: 06 32 71 32 32 (dépt. 63).

Citroën 2 CV : portière, + porte Simca 1000 + malle Ford Anglia. Prix : 80 € le tout, à débattre. Tél.: 06 44 75 60 87 (dépt. 63).

Pièces Citroën 11BL, Simca A90, Renault 4, Ford Fiesta, Sierra 4x4, Renault 5 de 1983, boîte 5, outils Facom, revues techniques diverses. Tél.: 06 23 36 14 77, laisser message (dépt. 42).

Rover autos à remettre en route pièces Rover P4, P5, P6, SD1, Honda Civic 1987, Volvo 340, 360 1988, Peugeot 205 GT 1985, toutes avec CG. Tél.: 03 80 64 39 38 (dépt. 21).

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33 Imola de 1993 : pot catalyseur pipe, éch, moteur FL2 514, 2 jantes AR et AV Kramer KL11, 1 aile AR gauche Zetor 440, 2 ailes SFV AR 201, 2 ailes Zetor 330. Tél.: 02 37 47 47 36 (dépt. 28).

AUDI

Audi 90 B2 de 1986 : les deux glaces des phares avant en bon état. Tél.: 06 61 20 77 61 (dépt. 62).

CITROËN

Citroën 2 CV de 1958 : ailes AV, aile AR droite et pare-chocs AV et AR. Faire offre. Tél.: 06 84 14 43 11 (dépt. 27).

Citroën DS 20 de 1970 à 1975 : commodos, phares + essuie-glaces en très bon état, chromés et plastique, + 2 vitres teintées ARG et AVG en très bon état. Tél.: 06 09 88 39 79 (dépt. 44).

FORD

Ford Capri 2600 RS : pompe injection Kugelfischer pour pièces. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

HONDA

Honda G28 : lanceur de moteur de motoculteur. Tél.: 07 79 80 22 97 (dépt. 45).

Honda S 800 : 2 sièges complets avec glissières, bon état, prix sympa. Tél.: 06 82 14 29 58 (dépt. 56).

PEUGEOT

Peugeot 203 C de 1958 : clapet de vidange, bloc moteur. Faire offre. Tél.: 06 52 37 87 97 (dépt. 58).

Peugeot 204 Coupé/Cabriolet : boîte à fusibles, porte batterie, face arrière support, feux sellerie, panneau porte, support haut gauche moteur. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

PLYMOUTH

Plymouth Belvedère de 1958 : toutes pièces carrosserie mécanique, publicité, enseigne, etc. Faire offre. Tél.: 06 08 60 41 75 (dépt. 77).

PORSCHE

Porsche 911 : lots boîtiers papillons injection pour pièces. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

RENAULT

Renault 12 TS de 1973 : portière ARG, bon état, prix sympa. Tél.: 06 78 30 02 73 (dépt. 61).

Renault 17 Gordini type US de 1978 : bobine allumage pompe à vide jalousie arrière phase 2. Tél.: 04 68 81 14 30 ou 06 24 72 40 84 (dépt. 66).

Renault 30 TX de 1983 : échappement tube arrière réf. origine. Tél.: 06 14 62 60 58 (dépt. 33).

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio 1,9l de 1994 : cache plastique moteur. Tél.: 07 80 34 09 31 (dépt. 76).

Renault Goélette de 1954 : insigne ou sigle. Tél.: 06 43 83 05 78 (dépt. 61).

Renault Laguna 1,8l phase 1 : serrure avant droite avec clé. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

Renault lots bougies Champion N62R, BN60, Marchal H32RG, lots allumeurs Ducellier R234, R267, R230. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Renault Rodeo 6 de 1980 : tour de phares plastique noir, G et D, PC AV bras suspension inf. G et D et supérieur D neuf. Tél.: 00 32 476 235 897, Belgique.

Renault Super 5, 3 portes : siège conducteur rabattable, bon état. Tél.: 00 32 477 07 00 38, Belgique.

SIMCA

Simca 1301 : feux arrière, cylindre récepteur embrayage. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

SUNBEAM

Sunbeam Alpine coupé modèle 1989 série 5 : capote et support. Tél.: 06 08 53 69 18 (dépt. 20).

TALBOT

Talbot Tagora V6 : paire Weber 40iT100 + tubulures admission. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

DIVERS

Enseignes marque automobile américaine : Cadillac, Chevrolet, Plymouth, Buick, Checker, Pontiac, Oldsmobile, Nash, etc. Faire offre. Tél.: 06 08 60 41 75 (dépt. 77).

Moteur Bernard monté sur pompe à eau, pour pièces ou en état. Faire offre. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 49).

AUTRES

Checker Taxi US de 1965 : toutes pièces carrosserie mécanique, publicité, enseigne. Faire offre. Tél.: 06 08 60 41 75 (dépt. 77).

Donne pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo amortisseurs, boîtiers injection glace pour GT V6 et 75, BV pour pièces à prendre sur place + divers. Tél.: 06 02 11 52 03 (dépt. 38).

Ventes Utilitaires

Bedford : moteur diesel 9 cv + boîte 5 + pare-brise et accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën C35 à restaurer. Tél.: 06 73 67 99 72 (dépt. 71).



Ford Canada 4x4 complet, sans caisse AR, avec CG agricole à mon nom, diesel. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).



Hippomobile de 1910, complet, restauration en 1980, en bon état. Prix à débattre. Tél.: 06 22 69 62 91 (dépt. 44).

Jeep 1 jante de Combat démontable équipée 650x16, 100 €. 1 jante Classique équipée 650x16, 60 €. Arbre de roue arrière M38, 60 €. Tambour, 40 €. Lames ressorts + divers. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Mercedes 508 D VL de 1968, châssis cabine, pièces 406 D, 407 D, 508 D, boîte de vitesses, train AV, ressorts, jantes, démarreur, alternateur, radiateur, siège chauffeur, transmission, boîte et culasse 407 D de 1980. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).



MG F Rascal de 1991, 80 000 km, très bon état. Prix : 3 500 € à débattre. Tél.: 06 86 92 30 28 (dépt. 59).

Peugeot J7 P2 de 1976, équipé camping-car, pour pièces, roule bien. Prix : 1 500 € à débattre, urgent. Tél.: 06 65 22 94 13 (dépt. 47).

Peugeot J7 : 2 amortisseurs avant. Prix : 30 €. Tél.: 06 80 35 30 17 (dépt. 28).

Renault 2087 Goélette, SG2 diesel + SG4 diesel pour pièces. Prix à convenir. Tél.: 06 70 39 04 34 (dépt. 67).

Renault Trafic D de 1991 : culasse rectifiée éprouvée 300 €, moteur complet 450 €, boîte 5 vitesses, 450 €. 800 € les 2. Tél.: 06 81 29 56 88 (dépt. 83).

Saviem SG2 diesel de 1977 : boîte de vitesses et moteur type 712, très bon état, réservoir, porte latérale neuve, tambours de freins neufs et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Saviem SG2, porte voiture avec treuil. Prix : 1 500 € à débattre. Tél.: 06 13 25 76 06 ou 09 53 94 20 40 (dépt. 77).

Setra Car S120 de 1972 : pare-brise D et G, dim. h106 x l132 et 3 glaces latérales sur châssis dim. l162 x h86. Faire offre. Tél.: 06 84 91 25 82 (dépt. 17).

Vieux feux arrière de camion, ou remorque. Faire offre. Tél.: 06 81 91 57 06, claude.bulteel@orange.fr (dépt. 59).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).



Volkswagen T3, bus équipé camping-car, CG, sans moteur diesel. Prix : 1 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Utilitaires

Renault Estafette Alouette, en très bon état. Tél.: 06 46 00 01 02 (dépt. 79).

Ventes Caravanes

Eriba Familia de 1972, 690 kg, très bon état, 3 pers, tout équipée, toujours sous abri. Prix : 4 000 € à débattre. Tél.: 06 13 51 11 64 (dépt. 95).

Henrymag-Mondial week-end de 1971, PTC 1 t, 3 places auvent (traction avec permis E) long 5,23 m, larg. 2,03 m, h. 2,35 m. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 65 76 47 62 (dépt. 38).

Annonce Pro



Welcome Caravette de 1969, bel état d'origine, très bel intérieur, « roule » très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Achats Caravanes

Ford Caravane 11 cv de 1985 : deux phares et deux clignotants + autres pièces mécaniques. Tél.: 04 73 91 50 49 (dépt. 63).

Ventes Remorques



Erka de 1965, petite, très bon état sauf pneus à changer, pour 2 CV, 4 CV, Simca 1000. Prix : 180 €. Tél.: 04 74 93 41 85 (dépt. 38).

Remorque en acier inox en partie, roues de 16'' 2 x 1,20 m env. Remorque Jeep Willys avec bâche, vendue avec ou séparée bâches Jeep été/hiver. Tél.: 03 82 26 64 81 (dépt. 54).



Walker tente remorque avec 1 ch. et coin repas + auvent et roue de secours. Prix : 350 €. Tél.: 06 86 66 87 36, lebougnat1956@gmail.com (dépt. 77).

Ventes Tracteurs

Allis-Chalmer de 1950 : petit filtre à air pour petit tracteur. Prix : 30 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Deutz F2L514 de 1959, très bel état, poulie relevage, bonne présentation. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Massey Harris Pony : radiateur refait par professionnel, pompe de relevage et diverses pièces. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vendeuvre SBB refroidi par eau complet relevage à remettre en route, à l'arrêt depuis + 2 ans. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

Tracteurs et machines agricoles : manuel atelier, revue technique, livret entretien, catalogue pièces toutes marques et années. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Jantes tracteurs agricole 28 pouces, 2 Renault, 2 Hanomag. Tél.: 06 74 52 88 24 (dépt. 38).

Ventes Tracteurs (suite)

Outils pour motoculteur : 1 rouleau + plate-forme, 1 Canadien réglable en largeur, 1 herse. Tél.: 06 47 45 74 92 (dépt. 45).

Phare fouilleur Cluteroche. Prix : 60 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf + 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autres. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Motoculteur Staub week-end de 1966, 50 €. Motoculteur Staub PPX roto, 200 €. Motoculteur Staub PP 6 roto, 350 €. Charrue + roues PP6, 300 €. Roue PPX, 100 €, pièces diverses Staub. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Bernard moteur W10 sur brouette, moteur Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pour tondeuse moteur Robin EH18V 6 cv 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 cv fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly, arrache moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Achats Tracteurs

Fordson F de 1920, roue fer ou pneu complet ou pour pièces, éch Vendeuvre SBB 1 cyl. eau complet, CG ok, à remettre en route. Tél.: 06 74 90 27 52 (dépt. 19).

John Deere 100 ou 200 à pot catalytique Alfa Imola 33 année 1993. Tél.: 02 37 47 17 36 (dépt. 28).

Échanges

Chevrolet Fleetline de 1948, état concours valeur 35 000 € contre Cadillac cab 69/70 transam 78/80, Delorean Excalibur Corvette C2 C3 cab. Faire offre avec photos. Tél.: 06 08 60 41 75 (dépt. 77).

Écussons Ford 4 en émail métal, 5 pièces contre 1 émail métal Alfa Romeo Milano ø55mm, très bon état. Tél.: 02 54 87 86 64 (dépt. 41).

Mercedes 306 D de 1977, bétaillère à veaux, étudie toutes propositions, vente possible. Tél.: 09 50 74 47 35, HR (dépt. 81).

Peugeot Triporteur 57 TM de 1956, CGN, restauration totale contre Vespa 400, ou autre micro car, base 5 000 €. Tél.: 04 50 41 06 70 (dépt. 01).

Ventes Jouets-Miniatures

4000 autos, camions, Le Mans, Bus, Vans, Rallye, voitures de BD et cinéma au 1/43e. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordet maco @bluewin.ch, Suisse.

Avions guerre 1939-1945 1/72e métal, Altaya, 50 modèles, 15 €-35 € pièces. Liste sur demande. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordetmaco@bluewin.ch, Suisse.

BMW Z3 1/18e, UT, 45 €. BMW Alpina B7 coupé 1/18e, Otto 55 €, Fiat 500 de 1957 et 2003, Mondo 1/24e, 40 €, coffret F1 Renault champion 1992-1996, 80 € 1/43e. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordetmaco@bluewin.ch, Suisse.

Camion benne Barreiros de 1968 1/18e Filoguide neuf, boîte Paya Esp 189 €, Mercedes 250 Berline de 1965 1/18e 40 cm neuf-boîte Rico ESP, 199 €. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordet maco@bluewin.ch, Suisse.

Collection Atlas DS complète avec sa vitrine et documentation de chaque miniature en excellent état, soixante-deux miniatures. Prix : 600 € ferme. Tél.: 06 50 02 98 21 (dépt. 69).

Dinky Corgi, Making, Norev, Solido, Sport On, Eria, C19, 9RD, AR, CD, Budgie, années 1948-1970. Liste sur demande. Tél.: 00 41 227 94 72 64, sordet maco@bluewin.ch, Suisse.

Joustra et Mont-Blanc Alpine A310 4 cyl, échelle 1/12e, R5 turbo 1/18e en boîte, diverses Alpine A110 1/18e. Faire offre. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Miniatures 1/43e, pour connaisseur, facilités de paiement, Politoys, Dinky, Toys England-France Nacoral, IXO, Mercury. Tél.: 06 44 36 23 67 (dépt. 38).

Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).



Renault série 2 phares carrés 1/43e verte, beige, rouge, ou kaki donc 4 couleurs au choix (envoi 8 € gratuit si lot des quatre couleurs). Prix : 45 €. Tél.: 06 09 30 54 89 (dépt. 42).

Véhicules 1/18e et 1/43e, dont dix publicitaires. Liste sur demande. Faire offre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Achats Jouets-Miniatures

Miniatures 1/43e marques Skoda et Tatra, années 60 et avant. Tél.: 06 50 25 11 56 (dépt. 13).

Ventes Docs-Automobilia

Catalogues Citroën, Panhard, Peugeot, Renault, Simca, Venturi, BMW, Mini, Volvo, DAF, Saab. Tél.: 00 32 478 52 06 19, carours@gmx.fr, Belgique.

Catalogues plusieurs centaines, de marque française + BMW, Mini, Saab, Volvo, DAF. Tél.: 00 32 478 52 06 19, carours@gmx.fr, Belgique.

Documentation origine R8 Gordini de 1967, 250 €. R12 Gordini de 1971, 150 €. 205 GTi de 1964, 100 €. Tél.: 06 85 30 35 09 (dépt. 33).

Guides Michelin 1930, 1931, 1946 en bon état + documentation ancienne sur ferronnerie, envoi possible. Tél.: 06 83 19 30 63 (dépt. 15).

Livre neuf Autodesign les + grands concepteurs du design ed. Whitestar, 313 pages, 2008, nombreuses photos. Prix : 8 € + frais de port. Tél.: 06 32 90 55 05 (dépt. 59).

Livrets entretien et de pièces tracteurs Eicher, Deere, Ford, IH, Renault, Same, Someca, Steyr, Volvo, Zetor + MB New Holland, Volvo. Tél.: 06 79 38 72 95, HR (dépt. 41).

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNNONCES : annonces.gazoline.net

ou remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Gazoline - Service Petites Annonces - 50 boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud - Tél. : 01 47 11 20 42**

1 PA texte Gratuit

SANS PHOTO

Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte

AVEC PHOTO

VOUS ÊTES ABONNÉ



VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

MARQUE.................................. MODELE.................................. ANNEE....................

Nom

Prénom

Adresse

CP

Ville

Tél

Mail

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)





Magazines 7 Salon de l'auto de L'Auto Journal de 1963 à 1969, état moyen. Prix : 12 € + frais de port. Tél.: 06 32 90 55 05 (dépt. 59).

Magazines Action Auto Moto du n°1-1994 au n°72-2000, parfait état, reliés dans classeur par année. Prix : 100 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Magazines anciens bon état, de 1962 à 2000, Sport auto, Moteurs, Sportswagen, Scratch, Auto-Pop, Virage, Échappement, Auto Poche, Flat 6 Mag, RS Mag, etc. Tél.: 06 32 23 83 19 (dépt. 34).

Magazines Gazoline, 200 numéros, cause place + AutoRétro 50 numéros. Prix : 100 €. Tél.: 06 21 82 61 55 (dépt. 07).

Magazines Moniteur Automobile (x320), Ma Voiture (x130). Tél.: 00 32 478 52 06 19, carours@gmx.fr, Belgique.

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Manuels réparation MR 185 origine Renault R15, R17, R1300, R1302, R1312, R1313, R1317, R1318, R1322, E1323, R1327, R1328. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Manuels réparation MR 199 pour carrosserie R1150, R1151, R1152, R1153, R1154, R1155, R1156, R1157, Renault d'origine. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

Prospectus IH Case, IH tracteurs MB et matériels divers de 1930 à 2000 + livrets entretien technique et de pièces + 120 Gazoline. Tél.: 06 79 38 72 95, HR (dépt. 41).

Prospectus toutes marques de 1950 à 2000 de matériels agricoles tracteurs MB presses ensileuses outils du sol remorques. Tél.: 06 79 38 72 95, HR (dépt. 41).

Renault Dauphine, ancien poster (0,99x0,75) + poster Peugeot cabrio 176, noir/blanc 1,17x0,77 + posters Renault divers MR/PR R4, R5, R6, R10, R11, R12, R14, R16, R17. Tél.: 06 99 49 91 76 (dépt. 54).

Renault lot de 200 diverses des années 1960 à 2000 environ, Renault, Peugeot, Citroën, Simca, Ford, Fiat Volkswagen, Opel, Mini. Prix : 600 € le lot, pas de détail. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

RTA 1950-1980, française et étrangères, bon état. Prix : 2 € la revue. Tél.: 06 81 85 46 14, oldso@orange.fr (dépt. 32).

RTA Citroën, 11, 15, 11D, B2, B10, B14, type A, 2 CV 1956, Ami 6, Ami 8, Dyane, GS, BX, CX, C15, Tub, toutes docs, Renault, Juva, Viva, Nova, 4 CV, Dauphine, R4, R6, R5, R8 + Gordini, R12, R14, R18, R20, R25, Espace 1, 2, Estafette + manuel pour Renault. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Jeep, GMC, Dodge,M29, UMM, ULR, HJ, BJ Toy,8 KT, Panda, Méhari, R18, 4x4, Land Discovery, Suzuki, Vitara, Xtrail, Frontera, NIva, 504, 505 Dangel, Diamont M28, Peugeot 201, 202, 401, 601, 203, 403, 404, 204, 104, 604, DB3, Panhard, Fiat, Ford, Citroën. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Land Rover série 3, 40 € le lot de 2 + RTA pour Peugeot 205D. GS Citroën, R5D, R20TS et LS, 10 € pièce + classeur Saga 4 CV, 30 €. Tél.: 06 61 41 10 53 (dépt. 59).

RTA pour agricole divers manuels atelier, revues techniques, livret entretien pour tracteur moissonneuse presse motoculteur moteurs, etc. Tél.: 06 33 65 98 63 (dépt. 02).

RTA Simca 5, 6, 8, + manuel de bord Fiat 6, 8, 500, 600, 124, 128, toutes Fiat, Ford Capri, Transit, etc. Panhard, BT24, PL17. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Docs-Automobilia

Magazines Génération sans permis, anciens numéros 3, 4, 10, 11 et 14. Tél.: 03 27 86 78 21, répondeur (dépt. 59).

Mercedes 300 E de 1968 : documentation technique. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Prospectus tracteurs camions TP US IH international avant 1990 objet publicitaire et magazines activités IH anciens. Tél.: 06 79 38 72 95, HR (dépt. 41).

Divers

AUTORADIOS

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends poste autoradio jamais monté Llaker 3100. Prix : 140 €. Panasonic. Prix : 140 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

ENSEIGNES

Vends ancienne pub de station service Kléber sur pied, année 80, ht 1,50 m L80/40. Prix : 50 €. Tél.: 06 21 97 08 86 (dépt. 07).

Vends enseigne lumineuse Veedol, dimensions 150 x 65. Prix : 160 €. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

OUTILLAGE

Vends chalumeau oxy acety neuf, 1 chauffeur, 1 chalumeau découpeur + 10m de tuyau. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends coffre tôle Wilmonda tire clou, bon état 120 €. Lot outils Wilmonda, 50 €. Crics rouleurs garage 50 €. Vérin hydraulique tôlerie, 50 €. Petit compresseur 30l gonfle. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Vends compresseur 100l, triphase, peu servi, très bon état. Tél.: 06 15 37 97 70 (dépt. 59).

Vends groupe électrogène 10 KVA Leroy Saumer régul. tension HS couple mot. D WM 2 cyl. monté sur remor. fermée et couverte. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 10 20 33 09 (dépt. 47).

Vends lève soupapes. Coffret arrache moyeux. Dépressiomètre. Arrache rotules Facom. Kit TAS marteau. Anaslyseur angle de came, voltmètre. Équerre soudage. Chalumeau, CV110, CV60. Tél.: 07 80 51 86 75 (dépt. 41).

Vends lot de marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forets, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends outillages pneumatiques perçeuses meuleuse 3200 tr./mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends poste à souder Util 130 de 1995, neuf, made in Italy. Prix : 100 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Vends pour pont "Fog" 2,5 t 4 colonnes réf. : 404-49, un jeu de rallonges d'un mètre. Tél.: 06 77 88 23 92 (dépt. 17).

Vends vulcanisateur 110 volts années 30 + divers outils de ferronnerie. Tél.: 06 83 19 30 63 (dépt. 15).

PLAQUES

Achète pour ma collection personnelle, plaques Rallye anciennes, Tour de France auto 1986, Monte-Carlo, Tour de Corse, Coupe des Alpes, badges, affiches, photos, programmes. Tél.: 06 09 31 81 85 (dépt. 78).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

AUTRES

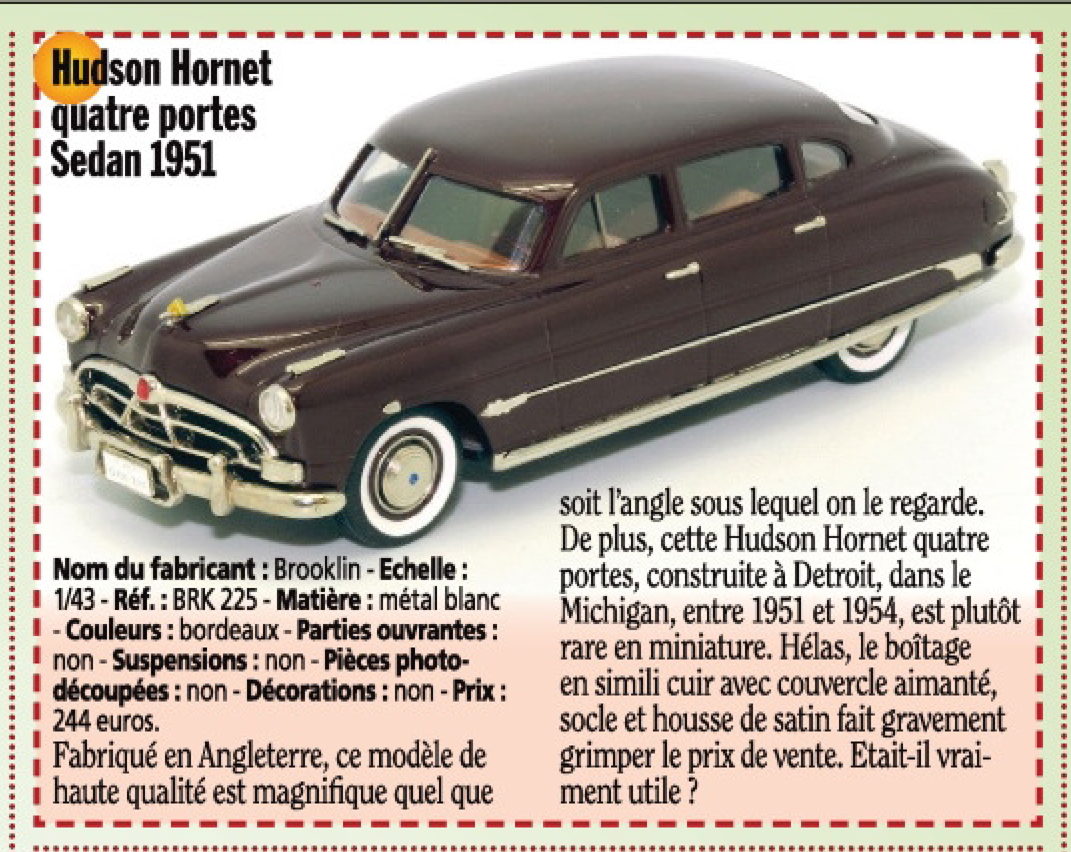
Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends bidons d'huile anciens, certains avec huile d'origine. Prix à débattre. Tél.: 06 15 24 04 34 (dépt. 92).

Vends chargeur batterie 24 volts, 90 amp, 70 kg, conviendrait véhicules militaires, poids-lourd ou jumeler 2 batteries 12 volts. Prix : 50 €. Tél.: 02 48 68 57 43 (dépt. 18).

Vends huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Hudson Hornet quatre portes Sedan 1951



Nom du fabricant : Brooklin - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** BRK 225 - **Matière :** métal blanc - **Couleurs :** bordeaux - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 244 euros.

Fabriqué en Angleterre, ce modèle de haute qualité est magnifique quel que soit l'angle sous lequel on le regarde. De plus, cette Hudson Hornet quatre portes, construite à Detroit, dans le Michigan, entre 1951 et 1954, est plutôt rare en miniature. Hélas, le boîtage en simili cuir avec couvercle aimanté, socle et housse de satin fait gravement grimper le prix de vente. Etait-il vraiment utile ?

photodécoupées : non - **Décorations :** Turbo i.e - **Prix :** 29,95 euros.

Laudoracing nous a déjà offert cette Turbo i.e réduite 18 fois dans ce même coloris, mais seulement en 49 unités. Rien à redire sur cette miniature signée Ixo au prix de vente très raisonnable, si ce n'est que l'on regrette que les clignotants latéraux ne soient pas en pièces rapportées.

Ford Fiesta 1600 Gr. 2



Nom du fabricant : Neo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** NEO45381 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** antenne de toit et attaches de capot - **Décorations :** rallye de Monte-Carlo 1979 (n°15) - **Prix :** 74,95 euros.

Grâce à la Ford Fiesta 1600 Gr. 2, le pilote anglais Roger Clark et son copilote Jim Porter se classèrent treizièmes du rallye de Monte-Carlo 1979. Une voiture qui a déjà été réduite il y a plusieurs années par Detail Cars. Le socle de la boîte affichait alors maladroitement "1977". Tout est parfait concernant cette reproduction avec, entre autres, la présence d'une antenne et d'attaches de capot moteur en métal photodécoupé.

Isdera Commendatore 112i 1993



Nom du fabricant : CMF - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** CMF18040 - **Matière :** résine - **Couleurs :** argent métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 169,95 euros.

Cette Supercar à portes papillon fut fabriquée de 1993 à 1994 par le constructeur allemand Isdera. Motorisée par un V12 d'origine Mercedes-Benz comptant 48 soupapes (4 par cylindre), elle était capable d'atteindre les 342 km/h et de réaliser le 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. CMF nous en propose ici une très bonne reproduction, même si nous aurions aimé voir s'ouvrir les portes papillon.

Krupp Titan 080 1952

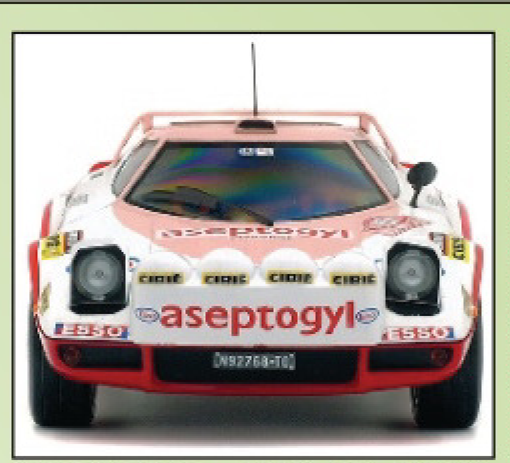


Nom du fabricant : Ixo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** BUS010 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** tricolore rouge, bordeaux et crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Herzfeld - **Prix :** 52,95 euros.

Déjà diffusé dans une collection presse sous le n°33, voici que cet autocar aux lignes atypiques mais sympathiques réapparaît au catalogue de ce fabricant paré d'une nouvelle finition revue à la hausse. La décoration est plus audacieuse et on saluera les essuie-glaces photodécoupés. On regrette que quelques bagages n'aient pas trouvé place sur le toit.

Lancia Stratos Gr. 4





Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800805 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** tricolore rose, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** rallye de Monte-Carlo 1977 (n°14) - **Prix :** 44,95 euros.

Piloté, pour le team Aseptogyl, par un équipage féminin composé de Christine Dacremont et Colette Galli au Monte-Carlo 1977, cette Stratos se classa en sixième position. Solido a été bien inspiré de réduire cette "bombe" au 1/18 en 2 000 exemplaires. La décoration, extrêmement réaliste et tampographiée, fera certainement oublier l'absence de parties ouvrantes, de direction fonctionnelle et de suspensions.

Land Rover Série III SWB 1976



Nom du fabricant : Oxford Models - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43LR3S001 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 25,90 euros.

Le Land Rover Série III à empattement court a été fabriqué entre 1971 et 1985, avant d'être remplacé par les Land Rover 90 et 110. Avec son immatriculation "NKS 416R", cette miniature reproduit un modèle de 1976. Dommage que les essuie-glaces soient gravés à même le pare-brise et les feux et phares moulés avec la carrosserie.

Lincoln-Zephyr Coupé 1937



Nom du fabricant : Neo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** NEO45752 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu clair métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 79,95 euros.

Les Lincoln-Zephyr représentaient le haut de gamme de la marque américaine Lincoln (filiale de Ford). Elles n'ont existé que de 1936 à 1940. La miniature proposée par Neo est très proche du modèle original et rien ne manque côté finition, aussi bien extérieurement que concernant l'aménagement intérieur. De plus, ce coloris bleu clair métallisé lui va à ravir !

Lotus Esprit S1 1977



Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** BOS87501 - **Matière :** résine - **Couleurs :** jaune vif - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 21,95 euros.

Ce modèle, dérivé d'un concept car d'Italdesign et présenté au Salon de Turin 1972, fut rendu célèbre par l'agent 007 qui assura le succès de ses ventes. L'auto est déclinée ici dans sa version "classique", mais hélas, on fait la moue en apercevant l'essuie-glace simplement dessiné et l'absence d'immatriculation. Une variante James Bond serait aussi la bienvenue à cette échelle car, même si elle a déjà existé, elle est épuisée depuis longtemps !



Mercedes-Benz Classe E 300 TE (S124) Break 1990

Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** BOS344 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** étoile sur calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 119,95 euros.

Il était inespéré de voir ce break, fabriqué jusqu'en 1996, diffusé à cette échelle. La finition est digne des plus belles miniatures, avec notamment l'étoile de calandre en métal photodécoupé et le dégivrage sur la lunette arrière. On regrette seulement que l'auto ne possède aucune partie ouvrante. De plus, ce coloris ne met pas spécialement ses lignes en valeur. Notons qu'il existe, en France, un club très dynamique dédié aux Mercedes W124 que l'on peut contacter via le site www.w124.org.

Opel Blitz Ludewig Aero 1937

Nom du fabricant : Autocult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 10003 - **Matière :** résine - **Couleurs :** beige - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de vitre, essuie-glaces, baguettes et calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 127,95 euros.

Sept ou huit bus comme celui-ci, dédiés aux passagers allant de leur hôtel au stade olympique durant les JO de Berlin, en 1936, seront construits par Ludewig. Ils feront ensuite une tournée de promotion et seront présentés au Salon international de l'automobile en Allemagne, en 1937, avant d'être réquisitionnés par l'armée germanique. Autocult commercialise une miniature arborant une finition digne de cet autocar de luxe.



Peugeot D4A 1956

Nom du fabricant : Original Miniatures - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 002 - **Matière :** résine - **Couleurs :** inox - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Super-Cocotte SEB Tour de France 1960 - **Prix :** 119 euros.

Le CTFM (Club Tour de France Miniatures) continue de diffuser des reproductions des véhicules de la caravane du Tour. Ce Peugeot D4A carrossé en forme de cocotte-minute SEB figurait dans les caravanes du Critérium du Dauphiné mais aussi du Tour de France à partir de 1960. Cette miniature, qui ne sera réalisée qu'à 100 exemplaires, est réservée aux adhérents de l'association.

Mitsubishi GTO Twin Turbo 1991

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT233 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge passion - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

Si cette auto a connu une brillante carrière aux USA et au Japon, respectivement sous les appellations Dodge Stealth et Mitsubishi GTO, son succès fut plus limité en Europe. C'était pourtant une vraie GT, avec quatre roues motrices, un bagage technologique digne de la NASA et un V6 biturbo puissant. Ottomobile nous offre 1 500 exemplaires de cette parfaite reproduction sur laquelle il ne manque qu'une immatriculation.

Peugeot J9 camping-car Chausson-Carrier Odyssée 4000 1983



Nom du fabricant : PCT - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 33 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore argent et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Odyssée 4000 - **Prix :** 19,99 euros.

C'est dans la collection "Passion Camping-Cars" d'Hachette que ce superbe Peugeot J9 fut proposé. Il s'agit là d'une reproduction réussie du premier camping-car réalisé par Chausson-Carrier en 1980, qui sera très vite remplacé par l'Odyssée 4400. Le seul point faible de cette miniature est l'absence de suspension et de parties ouvrantes.

Pegaso Comet



Nom du fabricant : BoS-Models - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** BOS87260S - **Matière :** résine - **Couleurs :** bicolore vert et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Fagor - **Prix :** 39,95 euros.

La sortie d'un Pegaso Comet au 1/87 est une excellente surprise. De plus, cette miniature est très réaliste. On regrette juste les essuie-glaces non rapportés et l'immatriculation absente. Ce véhicule est une vraie star en Espagne, il est donc normal de le voir pointer son museau en modèle réduit, même si, pour l'instant, il n'est reproduit qu'à cette échelle destinée au train HO.

Porsche 911 RSR 1973



Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1801103 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** tricolore bleu, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** portes - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** 24 Heures de Daytona 1973 team Brumos (n°59) - **Prix :** 44,95 euros.

Déjà fabriquée par GT Spirit au 1/18, voici que cette Porsche victorieuse pilotée par Peter Gregg et Hurley Haywood fait son apparition au catalogue Solido. Bravo pour les lignes justes, les portières ouvrantes, la direction fonctionnelle et la décoration tampographiée, même si elle est incomplète... Cette fois, ce ne sont que 1 500 exemplaires qui seront commercialisés.

Renault 5 GT Turbo Cabriolet by EBS 1990



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT280 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu sport nacré - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

EBS est un carrossier belge qui, au milieu des années 80, présente à Renault une version découvrable de la Supercinq. Le constructeur est séduit mais, suite à l'arrivée d'un nouveau PDG, le contrat est rompu. EBS décide de poursuivre seul la fabrication de ce modèle qui ne compte que 130 unités dans cette version GT Turbo. La miniature, diffusée en 999 exemplaires, est quasi parfaite : même les vignettes sur le pare-brise ont été reproduites !



Saab 9000 CS 1992



Nom du fabricant : Neo - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43669 - **Matière :** résine - **Couleurs :** gris foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 74,95 euros.

La Saab 9000 CS verra le jour en 1992, avant d'être supplantée par la 9000 CS Aero. On ne peut que remercier Neo de nous l'offrir en miniature à un prix raisonnable, malgré la matière utilisée. Dommage pour la finition de qualité moyenne, notamment au niveau de l'immatriculation, car les lignes sont bonnes. On remarque que le toit ouvrant est en position ouverte.

Renault 4 Pompiers

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1800106 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** portières avant - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** sapeurs-pompiers du Var - **Prix :** 44,95 euros.

Seuls 1 500 exemplaires de cette R4 berline des pompiers du Var seront vendus par Solido. Pour l'occasion, elle a revêtu une superbe robe rouge et ce fabricant n'a pas hésité à lui octroyer un gyrophare de toit. La décoration est tampographiée et, outre les parties ouvrantes, on peut noter une direction fonctionnelle.

DISTRIBUTEURS

Si, CTFM excepté, ces distributeurs ne vendent qu'aux professionnels, ils devraient être en mesure de vous indiquer le point de vente le plus proche de votre domicile.

CTFM (Club Tour de France Miniatures) : 06 60 67 12 63 ou *clubtourdefranceminiatures@gmail.com*.
Eligor : 04 74 76 56 56.
Momaco France : 01 43 76 44 15 (distribue les marques non référencées dans ce répertoire).
Norev : 04 37 72 22 40.
Ottomobile et GT Spirit : 02 97 75 77 54.
Solido France : 02 97 70 45 35.



Saporoshez SAS 966 1966

Nom du fabricant : Model Car Group - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** MCG18103 - **Matière :** résine - **Couleurs :** orange - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 54,95 euros.

Cette auto produite en Ukraine est un mélange de NSU Prinz 4 de 1961 et de Chevrolet Corvair. A la fin de l'année 1968, quelques exemplaires seront construits en Belgique et vendus avec des moteurs de Renault 8 sous le nom de Yalta 1000 ou ZAZ 966. Les seuls défauts de cette miniature sont l'absence d'immatriculation et de photodécoupe. Par contre, le prix de vente est raisonnable.



Volkswagen 1500 S (Type 3) 1963

Nom du fabricant : Model Car Group - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** MCG18091 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu ciel - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 54,95 euros.

Cette VW Type 3 offre une finition digne des plus belles miniatures, notamment côté pièces rapportées et aménagement intérieur, le tout pour un prix de vente abordable.

Volkswagen Kombi T1C pick-up

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 452634000 - **Matière :** zamak et plastique - **Couleurs :** tricolore blanc, bleu et beige - **Parties ouvrantes :** bâche amovible - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Lanz Bulldog - **Prix :** 13,95 euros.

Ciblant particulièrement les collectionneurs de trains, Schuco sort régulièrement des miniatures à l'échelle HO. Ce Kombi d'assistance de la marque de tracteurs allemands "Lanz Bulldog" tombe à pic avec sa décoration tampographiée et sa bâche plastique amovible. Il ne dispose pas d'essuie-glaces, mais à ce prix et au 1/87, nous ne lui en tiendrons pas rigueur.

MONDIAL PARIS

ROUTES MYTHIQUES

4-14 OCTOBRE 2018



WWW.MONDIAL-PARIS.COM